Jlustrowany Tygodnik

Numer 27

Samochód

30 groszy

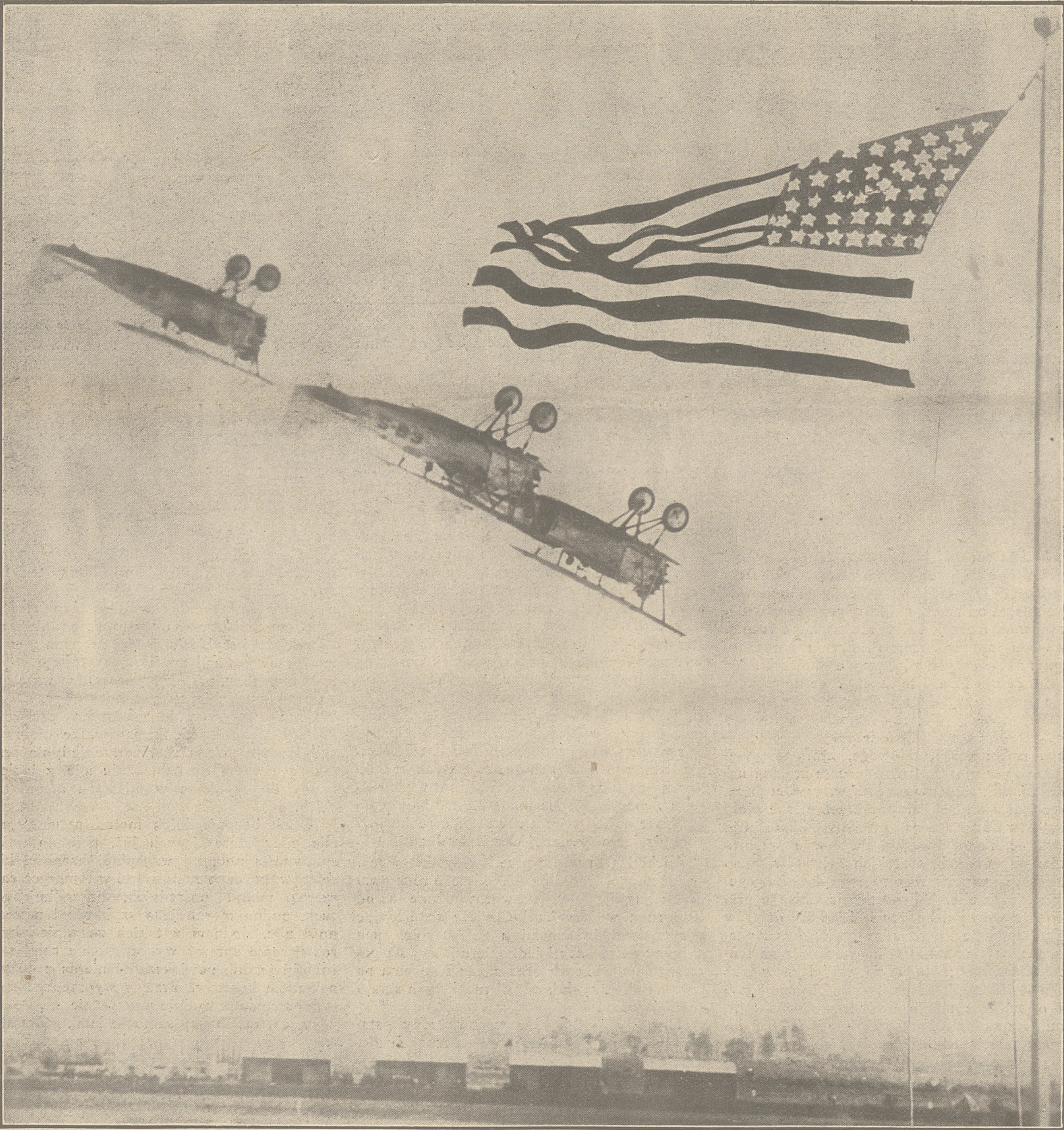
7. kwietnia 1929

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

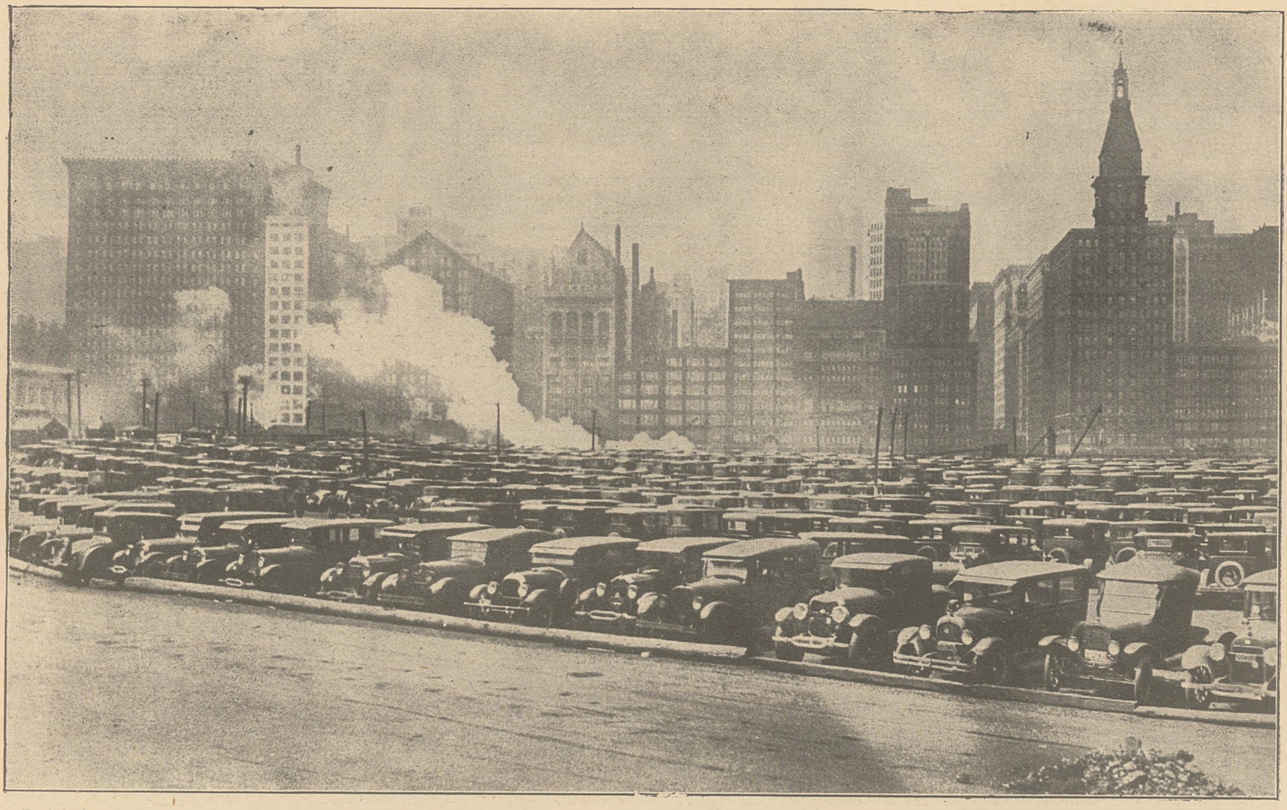
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Nowoczesna musztra wojskowa



Olbrzymia armja powietrzna Stanów Zjednoczonych odbywa obecnie wiosenne manewry. Jak widać, grupa samolotów może wykonywać najtrudniejsze „zwroty", tak samo sprawnie, jak pluton piechoty. Fot. Scherl



Pod bokiem dzielnic handlowych w wielkich miastach amerykańskich tysiące samochodów zapełniają olbrzymie place parkowe. Samochody te ruszają prawie równocześnie z chwilą zamknięcia biur, zalewając w mgnieniu oka sąsiednie ulice. Fot.: Wide-World

Jak Amerykanie dążą do uregulowania ruchu ulicznego

Warszawa, w kwietniu.

Miasta europejskie, duszące się przeważnie w ciasnej sieci poplątanych i krętych uliczek, zazdrościły Amerykanom, że mogli budować swe miasta od nowa, na pustych terenach, nieskrępowani niczem, ani w racjonalnem rozplanowaniu, ani w przeprowadzaniu i realizowaniu najnowszych zdobyczy urbanistyki. Ale oto, o ironjo losu, i te „szczęśliwe amerykańskie miasta znalazły się obecnie również wobec gwałtownej potrzeby dostosowania się do nowoczesnych wymagań intensywnego ulicznego ruchu samochodowego, który osiągnął w Ameryce niesłychany poprostu stopień natężenia. Jak ongiś prefekt Sekwany, Hausman, przebijał szerokie bulwary przez ciasne bloki domostw Paryża, tak oto teraz w Philadelphji, Bostonie, Pennsylwanji i Pittsburgu przebito kilka wspaniałych, szerokich bulwarów, przecinających naukos typowo amerykańską regularną siatkę ulic. Równocześnie Chicago preliminuje w swym budżecie 32 000 000 dolarów na poszerzenie i przebudowę ulic; Los Angeles, stolica kinematografji, przewiduje na ten że cel 14 000 000; New-York wydał już w 1928 roku 25 000 000 dolarów; Toledo poważnie myśli o budowie ulic o dwóch poziomach; St. Louis ma na ten cel przewidziane 50 000 000 dolarów; Cincinatti buduje, obok kolei podziemnej, tunele dla ruchu kołowego; w budowie już są tunele pod rzeką Hudson między Albany pod New-Yorkiem i Rensselear oraz pod zatoką San-Francisko między Oakland i Alameda (Kalifornja).

Podjęcie tych fantastycznych niemal i ogromnie kosztownych projektów i zamierzeń dowodzi, jak wielkie ekonomiczne znaczenie przypisują Amerykanie należytemu rozwiązaniu problematu regulacji ruchu. Zatłoczenie bowiem ulic nadmierną liczbą samochodów, chaos i nieporządek tamują ruch pojazdów i przechodniów, uniemożliwiają szybką komunikację i powodują ogromne straty czasu, tak cenionego przez przedsiębiorczych i ruchliwych Amerykanów. Z właściwym sobie talentem statystycznym obliczają oni, że na jednem tylko skrzyżowaniu 5-tej Avenue z 42-gą ulicą w New-Yorku, przechodnie tracą rocznie 100 000 roboczych dni. Zrealizowanie jednak powyższych gigantycznych projektów wymaga nawet w Ameryce zbyt wiele czasu, a Amerykanie nie mogą czekać i dążą do możliwie najlepszego uregulowania ruchu rozporządzalnemi w danej chwili środkami.

Wchodzą tu w grę przedewszystkiem znane już naogół środki bezpośredniego regulowania ruchu pojazdów, jak, wprowadzone już od 1918 roku w New-Yorku, wieże regulacyjne z sygnałami świetlnemi u zbiegu ulic, ruch okrężny na placach i jednokierunkowy na poszczególnych ulicach oraz zakaz skręcania na lewo na niektórych bardziej ruchliwych skrzyżowaniach.

Ciekawy jest bardzo wprowadzony ostatnio w Chicago system automatycznej sygnalizacji świetlnej. Kierowanie wszystkiemi sygnałami scentralizowane jest w jednem miejscu i w ten sposób urządzone, że samochód ruszający z danego skrzyżowania, po zapaleniu się zielonego światła, napotyka z pewnością na kilku następnych skrzyżowaniach wolną drogę. Obliczone jest to tak, że jadąc z szybkością 20 mil na godz. (około 32 klm.) może swobodnie przejechać bez zatrzymania się aż 4 mile (około 6,5 klm.) Nowy ten, tak zwany „falowy" system sygnalizacji świetlnej, nie tylko że reguluje ruch, ale i znakomicie zwiększa przelotność ulicy przez podniesienie sprawności i szybkości jazdy, oraz ma olbrzymią przewagę nad zwykłym systemem lokalnych sygnałów, przy którym według wszelkiego prawdopodobieństwa samochód prawie na każdem skrzyżowaniu napotyka czerwone światło. Dodać jednak należy, że „falową" sygnalizację można zastosować jedynie przy tak regularnem rozplanowaniu ulic, z jakiem mamy do czynienia w miastach amerykańskich.

Obok bezpośrednich metod regulacji ruchu, niewystarczających już, pomimo dużej sprawności policji i względnej karności kierowców, musiano zastosować w Ameryce cały szereg metod pośrednich, porządkujących ruch, podnoszących jego szybkość i przelotność ulic. Jednem z takich zagadnień było rozwiązanie sprawy wykorzystania całej szerokości jezdni, powiększanej nieraz z dużym nakładem kosztów. Przepis wyprzedzania po lewej stronie powoduje przeważnie, że środek ulicy jest zatłoczony samochodami, które starają się nawzajem wyprzedzać, podczas gdy boki pozostają prawie puste. Wobec tego niektóre miasta wprowadziły na głównych ulicach zasadę wyprzedzania po prawej stronie. Rezultat — wolniejszy środek ulicy, co znacznie ułatwia ruch tramwajowy, wymijanie oraz skręcanie na skrzyżowaniach. Jest to jednak półśrodek o wątpliwej wartości i obecnie na



W godzinach normalnych ruch uliczny miast amerykańskich jest jeszcze dość intensywny, aby policji komunikacyjnej sprawiać poważne kłopoty. Fot. Atlantic.

szerszych ulicach New-Yorku i niektórych innych miast są wyznaczone wyraźnie specjalne tory. Np. na ulicach o sześciu torach w każdym kierunku po dwa wewnętrzne tory przeznaczone są dla samochodów, mających zamiar skręcać w lewo, po dwa zewnętrzne dla skręcających w prawo i po cztery tory dla jadących prosto. Kierowcy są obowiązani ściśle trzymać się torów.

Drugim środkiem dla lepszego wykorzystania całej szerokości bardziej ruchliwych ulic, jest częściowy, lub nawet zupełny zakaz postoju samochodów na ulicach w handlowej, businessowej dzielnicy. W warunkach amerykańskich ten radykalny a drastyczny środek jest jednakże nieodzowną koniecznością i w związku z tem szuka się w Ameryce rozwiązania, które pozwoliłoby na postój tysięcy samochodów poza obrębem samej ulicy. Wchodzą tu przedewszystkiem w grę budowane już olbrzymie, wielopiętrowe garaże i „hotele" samochodowe.

Dalszym, „wewnętrznym", że tak powiem, środkiem, jest dążenie do wpłynięcia na jakość samego ruchu, na ujednorodnienie rodzaju pojazdów, będących jego składnikami. Aktualną i palącą jest więc sprawa usunięcia tramwajów ze śródmieścia. Ongiś tramwaj był najszybszym środkiem komunikacji i rozpanoszył się na głównych arterjach miast, obecnie zaś jest pojazdem najwolniejszym i najbardziej utrudniającym regulację ruchu. Usunięcie go z ważniejszych ulic nie jest jednak łatwe, przedewszystkiem dlatego, że w Ameryce tramwaje eksploatowane są przez prywatne towarzystwa, posiadające koncesje na 50 lub nawet 99 lat, i nie zamierzające z nich rezygnować. Przeważnie wzamian za odstąpienie koncesyj tramwajowych oddaje się tym towarzystwom koncesje na prowadzenie komunikacji autobusowej.

Dalej dla zmniejszenia poprostu liczby krążących po ulicach danych pojazdów powszechnie stosowany jest zakaz jeżdżenia samochodów ciężarowych po niektórych ważniejszych ulicach. Jednakże ograniczanie ruchu ciężarowego nie jest korzystne z ogólnego punktu widzenia, ponieważ samochody ciężarowe i dostawcze stanowią w miastach blisko 50 proc. wszystkich pojazdów i sprawność ich ruchu ma duże znaczenie gospodarcze. Mając więc na oku korzyści płynące z ujednorodnienia ruchu, stwarza się obecnie w Ameryce obok ulic przeznaczonych tylko dla samochodów osobowych, także i ulice dla wyłącznego szybkiego ruchu samochodów ciężarowych.

Fatalny wpływ na sprawność i porządek ruchu mają wszelkie przeszkody tarasujące ulicę, jak przedewszystkiem rozkopane dla naprawy jezdnie i wyłażące na ulicę parkany przy budujących się domach, otaczające zwały materjałów budowlanych. Pierwsze z nich są bolączką każdego większego miasta. W New Yorku w ciągu tygodnia jezdnie są rozkopywane przeciętnie w 1200 miejscach. Uniknąć się tego nie da, większość więc amerykańskich miast stara się przynajmniej skrócić czas trwania tego zła, prowadząc wszelkie naprawy jezdni przez całą dobę na 3 zmiany robotników. Względem zaś towarzystw budowlanych stosuje się gdzieniegdzie zakaz urządzania składów materjałów przy prowadzonych budowlach i nie waha się z wprowadzeniem tego przykrego utrudnienia, uważając, że domy i tak są budowane z dostateczną szybkością, gdyż kilkunastopiętrowe domy buduje się tam w ciągu 6 do 12 miesięcy.

Jednakże nietylko czynniki miarodajne, policyjne czy też miejskie, dążą w Ameryce do uregulowania i usprawnienia ruchu, ale ostatnio również i czynniki gospodarcze zainteresowały się bliżej tą sprawą i podjęły odpowiednie kroki, odczuwając, że powolny i chaotyczny ruch na zatłoczonych pojazdami ulicach naraża je na duże straty. Chodzi im przedewszystkiem o racjonalne zorganizowanie ciężarowego ruchu samochodowego.

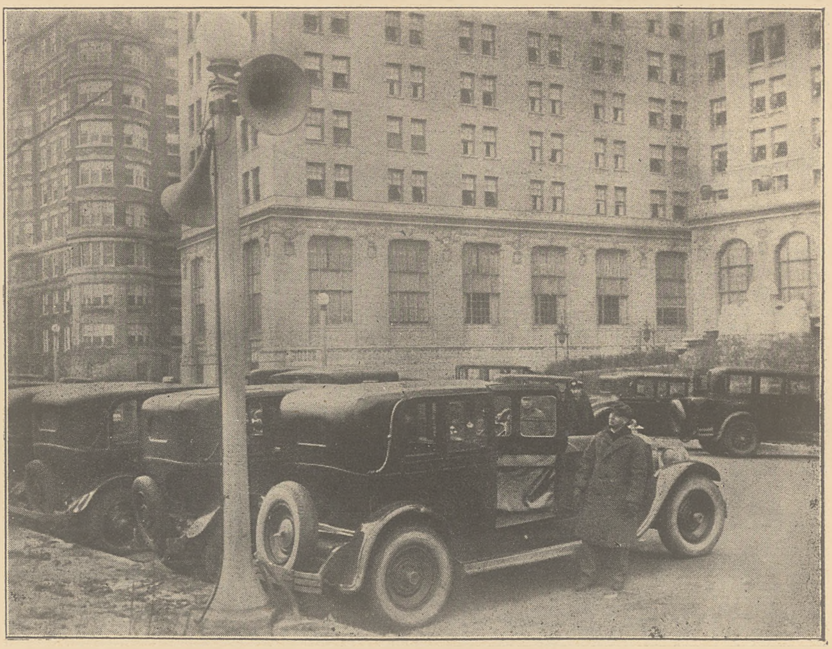
Więc np. kilka dużych hurtowych przedsiębiorstw w New Yorku wprowadziło nocne dostarczanie i przyjmowanie towarów, dzięki czemu zostają wykorzystane godziny, w których ruch jest stosunkowo nikły.

Dotąd dostawcy olbrzymich hoteli amerykańskich zwozili swe wyroby i towary wszyscy o tej samej mniejwięcej porze, wskutek czego na podwórzu i w składach tworzyły się niesłychane zatory pojazdów, a niektóre samochody musiały dłuższy czas nieraz krążyć naokoło bloku kamienic, nie mogąc wjechać na zapchane podwórze i nie mogąc przy tem zatrzymać się na ulicy, o ile to właśnie w tem miejscu było zakazane. Obecnie hotele wyznaczają dostawcom określone godziny i zaopatrywanie tych olbrzymów odbywa się spokojnie w ciągu całego dnia.

Wytwórnie i zakłady wprowadzają dostarczanie mniejszych zamówień własnemi samochodami. Dotąd każdy klient przysyłał samochód po swój pakunek i przy składach tworzyły się ogonki czekających pojazdów i był chaos. Obecnie jeden samochód przedsiębiorstwa zabiera kilka lub kilkanaście paczek i całe dostarczanie odbywa się daleko sprawniej, przy równoczesnem użyciu mniejszej liczby ludzi i samochodów.

Scentralizowanie ekspedycyj znalazło zastosowanie w olbrzymich drapaczach nieba, gdzie mieści się nieraz po 100 i więcej różnych firm. Dotąd każda firma utrzymywała swoje samochody i swoich ekspedytorów, można więc sobie wyobrazić, co się czasami musiało dziać na niewielkich stosunkowo podwórzach

(Dokończenie na str. 11-tej.)



Przed olbrzymiemi hotelami setki samochodów czeka na swych właścicieli, musiano więc ustawić potężne głośniki dla wywoływania poszczególnych pojazdów. Fot. Scherl

Wyścigi i rajdy

Rokrocznie z początkiem wiosny powoli zaczynał się ruch w sportach motorowych. Po przygotowaniach zimowych kierowcy wyścigowi i amatorzy pojawiali się na widowni, aby potrenować i przy tej sposobności ocenić szanse swych przeciwników — zaczynał się sezon sportowy. W roku bieżącym wszystko to wygląda nieco inaczej. Długotrwała zima pomyliła nam kalendarz, zwłaszcza zaś kalendarz sportowy, który przecież został już ustalony w ubiegłym roku. I tak się dziwnie zdarzyło, że zima nie zdążyła się jeszcze zupełnie wycofać, a sezon automobilowy już jest w pełnym tempie. Rajdy, wyścigi, próby regularnośc. następują szybko po sobie, a na autodromach sypią się rekordy.

Niezawodnie nietylko ruch w sportach motorowych w roku bieżącym wzmoże się znacznie, lecz także zainteresowanie się nim publiczności. Szybkie i szczegółowe informowanie naszych Czytelników o wszystkich przejawach życia sportowego będziemy sobie więc uważali za jeden z pierwszych obowiązków.

Poniżej znajdziemy przegląd imprez sportowych z ostatnich dni.

Côte d'Argenteuil

(sp) Tegoroczne biegi na Côte d'Argenteuil zakończyły się doskonałemi wynikami. Tak więc motocyklista Francisquet pobił rekord ogólny na tej trasie, na samochodach ustalili Lepicard (Donnet) i Bianchi (Bugatti) nowe rekordy dla swych kategoryj; rekordy kategoryjne dla motocykli zostały również podwyższone przez jeźdźców Sourdot (Monet-Goyon), Lemassen (Alcyon), Monneret (Sunbeam), A. Lambert (D. S. Maleterre), a rekordy dla cyclecar'ów (trzykołowych) przez Cheret (Jack-Sport) i Dhôme (Darmont-Morgan).

Dystans biegu wynosił, jak zwykle 1800 m. Chronometraż z dokładnością do $^1/_{100}$ sekundy.

Wyniki biegów przedstawiają się jak następuje:

Samochody sportowe:

1100 ccm. — 1. Lepicard (Donnet) 1:25,90 (75,436 km. na godz.) 2. Dugat (Derby) 1:35,95. 3. Pani Leblanc 1:36,33, 4. James 2:04,41. 1500 ccm. — 1. De Foll 1:35,18 (68,081 km. na godz.), 2000 ccm. — 1. Busienne (Sizaire) 1:27,48 (74,074 km. na godz.) 3000 ccm. — 1. Bianchi (Bugatti) 1:20,14 (80,858 km. na godz.). 2. Serryn (Bugatti) 1:21,84.

5 000 ccm. — 1. Ghica Cantacurina 1:37,83 (66,237 km. na godz.).

Samochody wyścigowe: 1 100 ccm. — 1. G. Fontaine (Derby) 1:20,72 (80,277 km. na godz.); 2 Jeuffrain 1:30,61; 3. Bourbon 1:31,48; 4. Leuret 1:38,13; 5. Guy Fontaine 2:32,34; 6. Cappelier 2:45,47.

1 500 ccm. 1. Doré (La Licorne) 1:18,85 (82,181 km. na godz.) najlepszy czas dla samochodów; 2. Tersen 1:24,34; 3. Mme Shell 1:28,23; 4. Grignard 1:49,05.

3 000 ccm. — 1. Claisse 1:21,86 (79,159 km. na godz.); 2. Montier (Montier Sp.) 1:26,45.

Cyclecar'y:

350 ccm. — 1. Cheret (Jack Sport) 1:50,70 (68,536 km. na godz.).

750 ccm. — 1. Dhôme (Darmont-Morgan) 1:23,66 (77,456 km. na godz).

1 100 ccm. — 1. Dhôme (Darmont-Morgan) 1:25,00 (76,154 km. na godz.); 2. Patron 1:32,09.

Motocykle:

75 ccm. — 1. Sterny (San Sou Pap) 2:44,98 (39,277 km. na godz.).

175 ccm. — 1. Courdot (Monet-Goyon) 1:24,05 (77,096 km. na godz.); 2. Parizet (Alcyon) 1:34,98; 3. Sterny (Rovin) 1:40,00; 4. Fauvarques (J. Thoman) 1:48,34; 5. Manuel 2:03,23; 6. Gergaud 2:11,12.

250 ccm. — 1. Lemasson (Alcyon) 1:21,48; (79,528 km. na godz.); 2. Coulon (Terret) 1:21,83; 3. Calvet (San Sou Pap) 1:26,37; 4. Pajot 1:30,16; 5. René 1:36,38; 6. Bouche 1:50,14.



Cote d'Argenteuil. Francisquet na motocyklu „Sunbeam", który uzyskał najlepszy czas dnia, wchodzi w pełnej szybkości w krzywiznę.

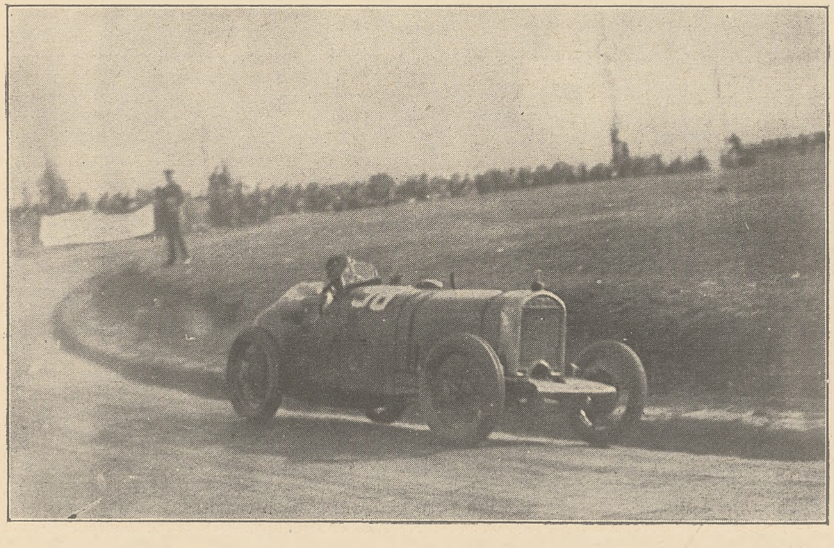
350 ccm. — 1. Monneret (Sunbeam) 1:18,01 (83,066 km. na godz.); 2. Maury 1:23,35; 3. Vulliamy (San Sou Pap) 1:28,44; 4. Savoye 1:28,52; 5. Blanc (Ravat) 1:34,95; 6. Dumery 1:35,72; 7 Bloch 1:36,98; 8. Henry 1:38,81; 9. Bechet 1:41,14; 10. Parer 1:45,79; 11. Chemat 1:47,26.

500 ccm. — 1. Francisquet (Sunbeam) 1:11,54 (90,578 km. na godz.); 2. Debaisieux (Monet-Goyon) 1:14,53; 3. Bourguin (Gnome-Rhône) 1:20,45; 4. Gilbert 1:23,10; 5. Peg 1:23,52; 6. Vulliamy (Rovin) 1:25,96; 7. Straub 1:26,79; 8. Merle 1:29,05; 9. Gilbert 1:39,05.

750 ccm. — 1. David 1:34,03 (68,914 km. na g.).

1 000 ccm. — 1. A. Lambert (D. S. Maleterre) 1:12,55 (89,317 km. na godz.); 2. Girard 1:27,22.

Sidecars 600 ccm. — 1. Monneret (Sunbeam) 1:35,94 (67,542 km. na godz.); 2. Burgos Labalme 1:39,29; 3. Renaud (C. P. Rolès) 1:39,62.



Cote d'Argenteuil. Dore na samochodzie „La Licorne" uzyskał najlepszy czas dnia dla samochodów.

Sport na pustyni

Jazda samochodem przez afrykańskie pustynie staje się sportem, który coraz liczniejszych zdobywa zwolenników. Imprezy te odbywają się zazwyczaj w formie „ekspedycyj", z wielkiemi przygotowaniami. Zasadę tę przełamał dopiero jeden z ministrów francuskich, który na własną rękę przejechał z Algerji do francuskiej Zachodniej Afryki bez podnoszenia wielkiego krzyku — senza tanti complimenti, jak mówi Włoch. Następcą jego był porucznik Loiseau, który urządził sobie „wycieczkę" na Saharę (17 000 kilometrów) na samochodzie sportowym Bugatti.

Nie brakuje jednak w Afryce imprez sportowych automobilowych, urządzanych w ramach normalnych.

Tak więc dnia 21 marca odbył się w Północnej Afryce rajd samochodowy na trasie Tunis, Tripolis, Sfax, Gabes, Znara, Zavia. Rajd ten nie jest zresztą nowością, gdyż odbywa się już poraz czwarty, nowością był jednak przepis, że trasę tę należy odbyć w jednym dniu, podczas gdy dawniej odbywano ją w dwu etapach: Tunis — Gabes i Gabes — Tripolis.

Rajd ten, posiadający w pierwszej linji wielkie znaczenie propagandowe dla turystyki, odbywał się pod kontrolą Automobilklubu Francji. Do startu były dopuszczone samochody typu sportowego, a suma nagród przedstawiała się w poważnej cyfrze 69.000 lir.

W trzy dni później, dnia 24 marca, odbył się wielki wyścig o „Gran Premio" Tripolisu. Trasa biegu była w stanie idealnym a do wyścigu, który wchodzi w ramy włoskiego szampionatu, stanęło 19 konkurentów. Nagrody w sumie 140 000 lir. Przebieg wyścigu, odbywającego się na oczach przedstawicieli rządu i niezliczonych tłumów rozentuzjazmowanej publiczności, był świetny.

Najlepszy czas dnia uzyskał Brilli Peri, na samochodzie „Talbot" z szybkością średnią 143,666 km. na godz., a pierwsze miejsce w klasie 1500 ccm otrzymał Borzachini na samochodzie „Maserati", (jedyny zwycięzca na samochodzie włoskim). Na czele kategorji do 1 100 ccm znalazł się Bion Letti na samochodzie „Salmson".

Wyniki następujące:

Kategorja ponad 1500 ccm: (trasa 419,200 km.) — 1. Borzachini (Maserati) 3:8:39,4.

Kategorja do 1500 ccm: (trasa 419,200 km.) — 1. Brilli Peri (Talbot) 3:7:45,0.

Kategorja do 1100 ccm: (trasa 366,800 km.) — 1. Biondetti (Salmson) 3:27:5,0; — 2. Fagioli (Salmson) 3:27:5,2.



Malowniczy obraz z wyścigu samochodowego w Tripolis. Jeden z uczestników tuż przed metą.

40 235 kilometrów na motocyklu

Dnia 31 marca ukończono olbrzymi bieg wytrzymałości, podjęty na torze w Montlhéry przez kierowców angielskich na motocyklu „Dunelt" Motocykl ten jest nowym typem tej marki, wypuszczony ostatnio przez firmę „Dunelt" jako typ „Majestic". Kolosalna ta próba wytrzymałości rozpoczęła się dnia 8 marca o godz. 7-mej rano, a zakończyła się dnia 31 marca o godz. 9-tej 8 min. W tym czasie motocykl dokonał 15.789 okrążeń toru w 554 godz. i 8-miu minutach, osiągając tem samem szybkość przeciętną 72,600 km. na godz. Ogólny dystans biegu wynosi 40,235 km., tj. trochę więcej niż obwód kuli ziemskiej. Próba ta przechodzi wszystko, czego dotychczas dokonano pod względem wytrzymałości mechanicznej, a zarazem wystawia świadectwo niezwykłej wytrwałości kierowcom angielskim w osobach pp. Anderson Talbot, Leslie, Marsden, Price, Hay, i braci Ruhston.

Bieg rekordowy motocyklu „Dunelt-Majestic" odbył się pod nadzorem komisarzy angielskich pp. Ware, Damadian i Gabriel, którzy przez 23 dni na zmianę urzędowali na torze, tak samo jak kontrolerzy Jaques i Pierre Longnemarre i Masonet, wydelegowani przez Unję Motocyklistów Francuskich.

Rekordy

Z ostatniego tygodnia należy zanotować następujące rekordy:

Kayedon na samochodzie Sunbeam 5000 ccm na torze w Brookland: nowe rekordy na dystansie 5, 10 i 50 kilometrów.

Na 5-ciu kilometrach szybkość średnia 209,870 km. na godz.

Na 10-ciu kilometrach szybkość średnia 209,430 km. na godz. Na 50-ciu kilometrach szybkość przeciętna 198,420 km. na godz.

G. E. Eyston na torze w Brookland na samochodzie Bugatti 2.286 ccm. nowe rekordy na dystansie 5 km., 5 mil i 10 mil. Na 5-ciu kilometrach szybkość średnia 200,490 km. na godz. Na 5-ciu milach szybkość średnia 200,121 km. na godz. Na 10-ciu milach szybkość średnia 199,201 km. na godz.

Również na torze w Brookland ustanowił nowe rekordy dla motocykli kategorji 750 ccm. Williams na „Raleigh" 598 ccm i to na dystansach 50 km., 50 mil i 100 km. 50 kilometrów. Czas 17:16,91; szybkość średnia 173,590 km. na godz. (stary rekord: Dunelt na „Norton" czas 17:48,60).

50 mil. Czas 27:44,24; szybkość średnia 174,060 km. na godz. (stary rekord: Dunelt na „Norton" czas 28:39,61).

100 kilometrów. Czas 34:28,78; szybkość średnia 174,010 km. na godz. (stary rekord: Dunelt na „Norton" czas 35:35,95.

Na torze Montlhéry: Pani Stewart i Hawkes w dniu 26 i 27 marca trzy rekordy na samochodziku (trzykołowym) Derby 1 100 ccm z kompresorem, 1 000 mil czas 15:24:45,65 (szybkość średnia 104,415 km. na godz.).

2 000 kilometrów: czas 19:19:18,50 (szybkość średnia 64,31 mil na godz. — 102,487 km. na godz.) 24 godziny: dystans 2492,638 km. (szybkość średnia 64,32 mil na godz. — 102,524 km. na godz.).

Talbot w Indianapolis

(sp) W ostatnim numerze „Samochodu" donosiliśmy, że do wyścigu o Grand Prix d'Indianapolis stanie samochód europejski Delage kierowany przez Chiron'a. Obecnie dowiadujemy się, że przykład Chiron'a zachęcił inne marki europejskie do udziału w tym biegu, w ostatnich dniach bowiem zgłoszono również samochód Talbot 1500 ccm. który wystartuje z medjolańczykiem Comotti przy sterze.

Circuito Pietro Bordino

(sp) Wyścig pod powyższą nazwą, rozegrany w roku ubiegłym na cześć zmarłego włoskiego kierowcy wyścigowego, Pietro Bordino, zostanie w tym roku powtórzony w dniu 21 kwietnia. Wyścig ten ma dość wielkie znaczenie, gdyż jest on jedynym biegiem szybkościowym Piemontu, a pozatem jest wyposażony w poważne nagrody w ogólnej sumie 150 000 lirów.

Alfa-Romeo w Anglji

(sp) Znanemu kierowcy samochodów Alfa-Romeo, Iwanowskiemu, zlecono ostatnio reprezentację wyścigową marki Alfa-Romeo w Anglji, wobec czego Iwanowski zgłosił swój oficjalny udział we wszystkich angielskich wyścigach, a przedewszystkiem w Grand Prix Anglji, Grand Prix Irlandji, Tourist Trophy i w biegu 24-ro godzinnym w Brooklands.

Nowy rekord 24-godzinny

Nowy rekord 24-godzinny ustanowili kierowcy Eldridge, Kaye Don i Eyston na samochodzie Chrysler (kategorja do 5 000 ccm). Komisja sportowa A. C. F. potwierdziła przejechanie 2 795,575 km w 24 godziny, co odpowiadałoby szybkości przeciętnej 116,482 km/g.



Angielski motocykl „Dunelt-Majestic" 350 ccm na francuskim torze w Montlhery, gdzie ukończył olbrzymią próbę wytrzymałości na dystansie 40 235 km.

A. A. THOMSON

Dziewczę z garażu

Gęsty drobny deszczyk mżył od samego rana i nie było nadziei, aby przestał. Stella upadła całkiem na duchu, stojąc u wrót swego ogrodu i spoglądając na przemokłą drogę.

Spojrzała w górę na pompę benzynową, stojącą na skraju drogi naprzeciw domu. Był to przystojny zbiornik i wyglądał trochę na solidnego policjanta, pełniącego służbę. Nawet w to nędzne popołudnie Peter-Pompa miał minę pocieszającą i opiekuńczą.

— Peter, — rzekła Stella, zwracając się do swego metalowego towarzysza z rozbawionym błyskiem pięknych oczu, — źle z nami. Nie chcę występować z krytyką, lecz gdy zawiązywaliśmy spółkę, spodziewałam się więcej po tobie. Ja zrobiłam co mogłam, ale tyś był niemal śpiącym spólnikiem. Peter, miałam lepsze o tobie wyobrażenie. Brak ci stanowczo przedsiębiorczości.



Bezwątpienia — Stelli nie było brak przedsiębiorczości. Dość było spojrzeć na jej schludną, zgrabną postać, jej drobne rysy i na stanowczy podbródek, aby zdać sobie z tego sprawę. Od chwili, kiedy została sierotą w szesnastym roku życia, patrzała dzielnie w oczy życiu i patrzała z uśmiechem. Stanowisko, jakie zajęła wobec życia nie było nigdy bierne i poddające się.

Ostatnie jej przedsięwzięcie było hazardowne. Ze swego szczupłego zasobu kapitału zakupiła domek na drodze do Hampshire i przyozdobiła front od ogrodu dwoma godłami jej nowego, podniecającego zawodu. Po prawej stronie stał „Peter", stacja benzynowa, po lewej ozdobny napis, opiewający: „Herbaciarnia".

— Ludzie i motory — wyraziła się Stella roztropnie — bywają spragnieni, więc jeśli na garażu, połączonym z kawiarnią nie zrobię majątku, to nie wiem, na czembym go zrobiła.

Na nieszczęście droga do Hampshire była odludna. Gdy lato przeszło, klientela znikła również i, stojąc przy zbiorniku benzyny w to posępne popołudnie, Stella odczuła, że pragnienie ludzkości na herbatę i benzynę zostało zupełnie ugaszone.

— Peter, — rzekła smętnie — ty i ja wycofamy się wkrótce z interesów. Nawet ci nieliczni przejeżdżający nie zatrzymują się wcale. Widać samochód na widnokręgu, ale nie zatrzyma się z pewnością.

W tej samej chwili samochód, który pełzł leniwie wzdłuż drogi, zajechał ze szczegółową precyzją tuż przed jej pompę. Z siedzenia kierowcy zeskoczył młody człowiek w wytartym płaszczu nieprzemakalnym i, stanąwszy przed „Peterem", uniósł kapelusz z dworską uprzejmością.

— Jestem uratowany! — wykrzyknął.

— Dzień dobry, — rzekła Stella chłodnym, poważnym głosem. — Ile galonów?

Błyszczący wzrok młodego człowieka biegł przez chwilę od zbiornika do napisu: „Herbaciarnia".

— Potrzeba mi czterech galonów benzyny, — rzekł uroczyście, — a reszta zależy od tego, ile galonów herbaty może pani dostarczyć.

— Sądzę, że mam wystarczający zapas, — rzekła Stella z godnością.

W pięć minut później młody człowiek, załatwiwszy napełnienie zbiornika, zasiadł w jasnym, przytulnym pokoiku bawialnym, w czasie gdy Stella krzątała się przy talerzach i filiżankach.

— Bywają ludzie, — zauważył — po części ludzie z długiemi włosami i wystającemi zębami — którzy głoszą po świecie, iż pompa benzynowa jest potworną, szpecącą plamą na krajobrazie. Jakże bardzo się mylą! Gdy dziś ujrzałem pani pompę, pomyślałem, iż jest to najpiękniejsza rzecz, jaką widziałem od wielu dni, dopóki oczywiście — wzrok jego spoczął na Stelli — nie zobaczyłem...

— Czy jaja mają być podane na twardo? — spytała Stella ozięble.

— Średnio, — odparł nieznajomy wesoło, wcale niezmieszany. — Poza tem niech mi pani da parę galonów herbaty i stosy chleba z masłem. Pompa i czajnik stały się dla mnie czemś, jak pas ratunkowy dla tonącego żeglarza. Pani wybrała idealny punkt dla swej przystani.



— Cieszę się bardzo, że mogłam być panu pomocną, — odparła Stella, zgrabnie żonglując czajnikiem, — ale nie zgadzam się z panem, aby to był idealny punkt dla mnie. Bardzo niewiele samochodów przejeżdża tędy, zwlaszcza jesienią i zimą.

— To ich strata! Miejsce to powinno być znane i będzie, o ile to tylko leży w mojej mocy. Chciałbym dać tu przybić mosiężną tablicę z napisem następującym: „Na miejscu tem 12 lutego 1928 r. uratowane zostało życie wielkiego James Farrol". Dotychczas coprawda nie jest wielkim, ale zostanę nim kiedyś i świat nie uzna mnie za niewdzięcznika wobec przyjaciół mojej młodości. Proszę, niech pani nie odchodzi.

— Ależ ja muszę przynieść jajka, — zaśmiała się Stella.

— Udzielam pozwolenia, lecz potem proszę wypić ze mną szklankę herbaty.

— Ależ...

— Nie wiem, jak długo błąkałem się po odludnej drodze z ciągłą obawą, czy nie stanę z powodu braku benzyny. Muszę porozmawiać z kimś.

— Posiłek jest panu potrzebniejszy.

— Wcale nie, — podjął James Farrol, gdy zjawiła się w chwilę później z jajkami. — Pani wcale nie wie, jak lubię rozmowę, ani jak zainteresowany jestem pani skombinowanem benzynowem i herbacianem przedsiębiorstwem. Jest to bezwątpienia wspaniała myśl. Wystawiam sobie, że pani zajmuje się herbaciarnią, a ojciec pani dogląda garażu, reparacji i tym podobnych rzeczy.

— O, nie — rzekła Stella, unosząc swój stanowczy podbródek w górę, — ja sama doglądam obydwuch wydziałów.

— Czy to znaczy, że pani zajmuje się wszystkiem sama?

— Czemu nie? — zdziwiła się Stella. — Mężczyźni myślą, że kobiety są niezdolne prowadzić interesa samodzielnie.

— Czy pani jest skończonym mechanikiem?

— Znam się lepiej na samochodzie niż pan, — odcięła.

— Lecz, — dowodził James, — jest to bardzo odludna miejscowość. Czy nie mogłoby się zdarzyć, aby jacy nieproszeni goście najechali panią? Czytałem dziś właśnie w gazecie o złodziejach samochodowych w Southampton, którzy...

— Głupstwo — zaśmiała się Stella, — dam sobie z nimi radę. Czy można panu jeszcze nalać herbaty?

Wspaniała uczta James Farrol'a dobiegła wreszcie do końca, choć trzeba mu przyznać, że jadł za dwóch, a gadał za trzech w daremnej nadziei, że potrwa to wieki. Nadszedł czas jednakże, gdy nie mógł już wymyśleć rozsądnej wymówki, aby zostać dłużej.

— A zatem dowidzenia, — rzekł, siadając przy kierownicy.

— Dobrej nocy, — odpowiedziała od progu swego domu.

— Bardzo to smutne, że może już nigdy nie zobaczę pani.

Nacisnął guzik starteru. Rozległo się bulgotanie, poczem wszystko ucichło.

— Zabawna rzecz, — zauważył James, marszcząc czoło. — Nie wiedziałem, że coś jest w nieporządku. Nacisnął starter ponownie, lecz bez skutku. Wówczas wysiadł i po-

czął kręcić korbą z wielką siłą. Warkot powtórzył się w nieregularnych odstępach, lecz nic praktycznego nie wynikło z jego wysiłków.

— Coś musi być w nieporządku, — potwierdziła Stella.

— W istocie, — rzekł James filozoficznie. — To szczęście, że znalazłem się w garażu z takim ekspertem, jak pani, który doprowadzi mój wóz do porządku. Ja sam nie jestem mechanikiem. Zawsze nienawidziłem maszynerji. Jest to należyte zakończenie mego szczęśliwego dnia. Pani wspominała, że rozumie się na mechaniźmie wozów.

— No tak.

— Zrobię pani propozycję. Pójdę pomyć statki, podczas gdy pani doprowadzi mój wóz do porządku i w ten sposób nikt z nas nie zmarnuje czasu.

— Nie, — odparła Stella zgorszona, — na to nie mogę pozwolić.

— Dobrze, a zatem wypalę fajkę i przypatrywać się będę składnej robocie pani. Jestem kompletnym ignorantem w sprawach reparacji motoru, lecz chętnie się uczę.

— Nie, — oparła się stanowczo. Najmniej pragnęła zabrać się do naprawy pod spojrzeniem tych kpiących oczu. — Muszę przejrzeć go dokładnie. może mi to trochę zabrać czasu. Najlepiej niech mi pan pomoże wepchnąć go na podwórko i zgłosi się po niego jutro.

— Czy pani niema serca, młoda pani? Czy mam skończyć podróż piechotą?

— Do Lyndhurst są tylko 4 mile, — rzekła zachęcająco, — a deszcz już nie pada.

— Dobrze, — zgodził się z rezygnacją, otwierając na oścież wrota i wpychając samochód do podwórka. Chwilę później kroczył w dół drogi.

— Peter, — rzekła Stella, spoglądając uroczyście na pompę. Gdy słyszysz, że się przechwalam, czemu nie wstrzymasz mnie? Teraz wpadłam gruntownie.

— Niech licho weźmie ten wściekły stary wóz! — zaklęła, rzucając narzędzia na bruk. podwórka ruchem wcale nie dziewczęcym.



Przez cały poranek i część południa walczyła z tą uprzykrzoną maszyną, której zdawało się nic nie dolegać, wyjąwszy to, że nie chciała chodzić.

Gdy w swej młodocianej lekkomyślności oświadczyła, że rozumie się na motorach, wypowiedziała to nierozważnie. Poprostu nic nie rozumiała przy tym samochodzie. Nie było żadnego defektu motoru, a jednak...

— Z pewnością nadejdzie dziś popołudniu, pomyślała, — i zrobię wrażenie idjotki, gdy będę musiała przyznać się, że nie umiem zaradzić. Muszę coś poradzić!

— Dzień dobry, — ozwał się nagle swobodny głos i pogodna twarz zajrzała przez płot.

Mr. James Farrol nie miał już na sobie wytartego płaszcza i Stella zmuszona była przyznać, że wygląd jego nie był obrażający nawet dla krytycznego oka.

— Herbaty — rozkazał — herbaty dla trzech. Po długiej ekskursji ja zawsze żądam potrójną porcję herbaty.

— Obawiam się, zaczęła Stella, iż maszyna pana nie jest całkiem gotowa.

— Maszyna? Jaka maszyna? Oczywiście. To niedorzeczne, żem zapomniał, ale to nie pora madame, aby mówić o tak błahych rzeczach jak samochody. Czy zamówiłem trzy porcje herbaty? Powiedzmy cztery porcje — pani dostąpi zaszczytu wypicia jednej filiżanki ze mną.

— Zaraz przyniosę — zawołała wdzięczna, iż przedmiot rozmowy odwrócił się od niebezpiecznego tematu o samochodach i trudności naprawy.

Mr. Farrol zajął miejsce w pogodnym pokoiku bawialnym z miną niemal gospodarza. Rzucił oceniającem okiem na wyginane krzesła, flamandzki kredens i biureczko z czasów królowej Anny.

— Mam wrażenie, że znam ten pokój od lat — zauważył. — Gdybym nie miał swego własnego zatrudnienia, przerzuciłbym się na zawód pani, zwłaszcza za herbacianą część przedsiębiorstwa.

Mr. Farrol nie spieszył się wcale. Pił herbatę z upodobaniem. Marudził z rozkoszą nad talerzem chrupiących grzanek. Było widocznem, że zamierza przewlec ucztę na możliwie najdłuższy przeciąg czasu.

Stella pragnęła, by się pośpieszył, skończył wreszcie i przeszedł do sprawy samochodu, lecz stwierdziła, że trudno jej gniewać się na niego. Był tak szczery, pogodny i tak współczujący! Pozatem był klientem, a interesa Stelli gwałtownie potrzebowały klienteli.

— Zdaje mi się, — rzekł w końcu z żalem, — że trzeba mi się ruszyć.

— Bardzo mi przykro co do wozu pana — szepnęła tonem usprawiedliwiającym się. — Wymaga on dłuższej naprawy, niż przypuszczałam.

— Nic nie szkodzi, odparł swobodnie. Wiedziałem, że pani nie podejmie się roboty, jeżeli nie wykona jej pani gruntownie. Przypuszczam, że pani go kompletnie zremontuje.

— Postaram się, — szepnęła z rozpaczą. — Postaram się, aby był jutro gotów.

— Au revoir, madame — rzekł Mr. Farrol z galanterją.

Stella była już bliska rozpaczy, gdy obcy samochód zajechał przed wrota. Ponownie mozoliła się przez dzień cały nad niesłychaną maszyną Mr. Farrola, lecz bez najmniejszego skutku. Była bliska płaczu. Dochodziła czwarta godzina i było bardzo prawdopodobne, że Mr. Farrol, idący piechotą z Lyndhurst, zjawi się w każdej chwili. Nie mogła już udawać dłużej. Będzie zmuszona uczynić spowiedź ze swej nieświadomości mechanizmu i ściągnąć na siebie słuszne oburzenie właściciela samochodu lub jego męską pogardę. Zatrzymała maszynę przez dwa dni pod fałszywym pozorem. Dlaczego była tak niedorzeczna, aby udawać, że rozumie się naprawdę?

Przed domem zatrzymał się jakiś samochód. Wyskoczył zeń mężczyzna, spoglądający z podełba chytremi oczyma. Ubrany elegancko. Odezwał się nieprzyjemnym głosem:

— Daj mi panna co zjeść. Spieszno mi bardzo.

— Natychmiast, — odparła Stella.

Zaprowadziła go do bawialnego pokoju i udała się do małej kuchenki. Gdy w kilka chwil później powróciła z tacą w ręku, widok jaki ukazał się jej oczom, unieruchomił ją na progu bezsilną z przerażenia.

Stoły i krzesła były poprzewracane. Szuflady otwarte, zawartość leżała rozsypana na podłodze. Człowiek o chytrem wejrzeniu stał nad biureczkiem z czasów królowej Anny.

— Nie ruszać się — warknął? Gdzie panna chowa pieniądze.

Stella usiłowała krzyknąć, lecz nie mogła głosu dobyć. Kasa jej była w biureczku, zawierała zaś cały szczupły zysk z garażu i herbaciarni. Jeżeli człowiek ten...

Krach! Wieko biureczka odleciało z trzaskiem. Z błyskiem triumfu w chytrem spojrzeniu rabuś pochwycił kasetkę ogniotrwałą i rzucił się do drzwi. Usłyszała głośny warkot motoru i wóz mignął koło okna. Ze słabym okrzykiem rzuciła się do drzwi i niemal wpadła w ramiona młodego człowieka, który stał na progu.

— Muszę powiedzieć, — rzekł Mr. James Farrol, — że ostatni gość pani był w wielkim pośpiechu. Czy herbata mu nie posłużyła?

— To złodziej — dyszała Stella. On zabrał moją skarbonkę. Ja — ja...

Zachowanie Mr. James Farrol'a było wprost zadziwiające. Wypadł na podwórko, otwarł na oścież wrota. Pobiegł do porzuconego samochodu, odrzucił maskę do góry, wsunął pod nią rękę i, zachodząc z drugiej strony, wskoczył na siedzenie kierowcy. Motor ruszył z nagłym łoskotem. Samochód cofnął się błyskawicznie przez otwarte wrota i skręcił na drogę niepokojącym zakrętem.

— Proszę o szklankę herbaty, gdy będę z powrotem — wrzasnął, przygłuszając hałas

motoru. Samochód pognał wzdłuż drogi szalonym pędem. Oszołomiona i zmieszana Stella zwróciła się ku domowi.

Zaledwie z pół godziny upłynęło, gdy Mr. James Farrol był z powrotem. W ręku dzierżył małą kasetkę.

— Otóż jest, — zauważył z taką nonszalancją, jak gdyby wracał ze sklepiku z funtem cukru. — Czy herbata gotowa?

Głos Stelli drżał, gdy przemówiła:

— Ja, ja nie wiem, jak mam panu podziękować, szepnęła. Pan...

— Podziękować? za co? Odzyskałem klejnoty rodzinne bez najmniejszego trudu, niech mi pani wierzy. Nasz mały przyjaciel był widać dopiero na wstępnym kursie złodziejskim. Dogoniłem go na wąskiej drożynie i przycisnąłem do rowu tak, że miał do wyboru, albo zatrzymać się, albo zwalić do rowu. Oczywiście wolał się zatrzymać. Wręczył mi pani klejnoty, a ja przedstawiłem go żandarmowi w najbliższem miasteczku. Żandarm był zachwycony tem spotkaniem. Okazało się, że i samochód był skradziony w Southampton. Zostawiłem ich w najlepszej komitywie. — Czy ta woda się już zagotowała?

— Było to wspaniale z pana strony, — plątała się Stella w podziękowaniach. — Nie wiem, co byłabym poczęła. Zdaje mi się, że za chwilę zemdleję.

W jednej chwili ramiona jego otoczyły ją.

— Już nigdy więcej nikt cię nie wystraszy, biedactwo — rzekł, — nie pozwolę ci tu zostać samej.

— Ale...

— Kochanie moje, pokochałem cię od pierwszej chwili. Twoja odwaga w walce z życiem zachwyciła mnie. Dlatego, ja...

— Ależ ja muszę prowadzić dalej moje przedsiębiorstwo.

— Oczywiście! Lecz statystyki dowodzą, że zamężne kobiety mają większe powodzenie w interesach. Zawiążemy spółkę. Ty będziesz doglądać garażu, ja zajmę się herbaciarnią.

— Ależ to niedorzeczność. Pan zaledwie mnie zna.

— Posłuchaj, — rzekł z rozpaczliwą powagą, — nie mógłbym pokochać ciebie więcej lub pragnąć więcej, gdybym znał cię sto lat. Czy to zadecydowane? Będziemy wspólnikami. Ja zajmę się żywnościową...

— Ależ to niedorzeczność — zawołała Stella. — Pan ma swój własny zawód.

— Prawda. Jestem lub raczej byłem inżynierem mechanikiem, lecz gdy poślubię eksperta od samochodu, oczywiście...

Stella zarumieniła się gwałtownie.

— Ja wiem, że udawałam, ale, Mr. Farrol, co było z pana wozem?

— Mr. Farrol? Kto to jest? Spróbuj powiedzieć James, prędko, przekonasz się, że to nie boli?

— James Farrol, co było z maszyną pana?

— Nie mogę skłamać. Nic jej nie było. Poprostu zakręciłem dopływ benzyny, co jest sprytnym moim pomysłem, przeznaczonym do pokrzyżowania planów takim gentlemanom, jak nasz mały przyjaciel Bill Bandyta.

— Więc pan zostawił tu samochód naumyślnie...

— Abym mógł — rzekł, trzymając ją bardzo ciasno w objęciach, — pić filiżankę herbaty z tobą rok za rokiem.

— Mr. Farrol — James, szepnęła, jeżeli nie przestaniesz mnie całować, nie mogę sparzyć herbaty.

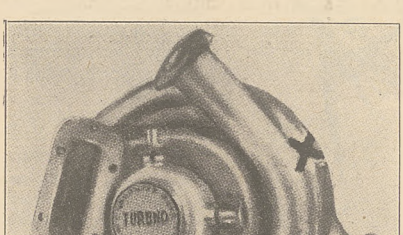
Lecz Mr. Farrol trzymał ją mocno w objęciu i całował gorąco.

Nowy kompresor turbinowy

Sensacyjny wynalazek inżyniera Lorenzena — Zwiększenie elastyczności silnika — Czy skrzynka biegów jest jeszcze potrzebna?

„Współczesny silnik spalinowy, mimo nieskończonych ulepszeń, które otrzymał z biegiem lat, daleki jest od ideału!"

Frazes ten spotykamy po dziś dzień — z nieznacznemi odmianami — we wszystkich



Kompresor turbinowy inżyniera Lorenzena.

bez wyjątku pismach samochodowych. Powtarza go się aż do znudzenia — słowem jest to frazes w całem tego słowa znaczeniu oklepany.

A jednak, — naprawdę trudno się bez niego obyć, gdyż jest on pełen prawdy, gorzkiej, lecz rzeczywistej. Silnik spalinowy jest więc przedewszystkiem nieekonomiczny, gdyż wykorzystuje zaledwie $\frac{1}{4}$ wartości cieplnej, dostarczanej mu w paliwie. Z tem jednak narazie pogodzili się konstruktorzy. Gorzej przedstawia się kwestja elastyczności silnika spalinowego. Nieekonomiczność objawia się bowiem wyłącznie w kosztach paliwa, nie sprawia jednak pozatem żadnych niewygód. Niedostateczna jednak elastyczność jest fatalna o ile chodzi o łatwe i proste prowadzenie maszyny.

Ideałem byłoby doprowadzenie elastyczności silnika benzynowego do takiego stopnia, jaki spotykamy u maszyny parowej. Przy tym typie silników możemy, przez zmianę stopnia napełniania cylindra, zmieniać dowolnie moment obrotu, zależnie od chwilowej potrzeby, tak np. kierowca lokomotywy podczas ruszania daje więcej pary, jak podczas pełnego biegu, gdzie chodzi tylko o podtrzymanie szybkości.

Wszelkie dotychczasowe usiłowania w kierunku osiągnięcia podobnej elastyczności u silnika benzynowego spełzły — przyznajmy to bez ogródek — na niczem. Wprawdzie udało się — przez specjalne ukształtowanie nosków rozrządczych i dobór odpowiedniego momentu zapłonu — uzyskać pewien wpływ na moment obrotu silnika, pozatem jednak konstruktor może jedynie zadecydować zgóry, przy jakiej liczbie obrotów silnik ma mieć największy moment obrotu. Po konstrukcyjnem ustaleniu tej wielkości i zbudowaniu danego silnika, nie posiadamy żadnych bezpośrednich możności, aby w szerszych granicach zmieniać moment obrotu silnika.

Aby sobie uprzytomnić doniosłość tej kwestji, wystarczy przypomnieć, że brak elastyczności nowoczesnego silnika spalinowego zmusza nas do stosowania w samochodzie skrzynki biegów, która przecież — co do tego żaden technik niema wątpliwości — jest oczywistym technicznym nonsensem. Pomyślmy: koła zębate, najbardziej bodaj precyzyjne wytwory naszego przemysłu, rozłączamy, lub łączymy z sobą, podczas gdy znajdują się one w pełnym biegu. Czy można sobie wyobrazić coś bardziej barbarzyńskiego? — Czy potrzeba tu jeszcze wspominać, że skrzynka biegów nietylko poważnie przedraża fabrykację, lecz zgoła niepotrzebnie powiększa wagę pojazdu i jest źródłem licznych defektów i utrapień?

A jednak każdy nowoczesny samochód posiada taką skrzynkę biegów, gdyż — mimo wszystko — jest ona w obecnych warunkach pracy silnika spalinowego nietylko nader pożyteczna, lecz wprost nieunikniona — jest złem koniecznem.

Niedogodności skrzynki biegów starają się konstruktorzy usunąć przez zastosowanie specjalnego uzębienia trybów, przez użycie trybów o uzębieniu wewnętrznem, lub też przez różne konstrukcje automatyczne. Wszystkie te metody mają jedną wspólną wadę, zwiększają mianowicie w znacznej mierze koszt fabrykacji samochodu. Najlepiej byłoby więc wyeliminować zupełnie skrzynkę biegów. I tu nasuwa się pytanie: W jaki sposób można to uczynić?

Biorąc za wzór maszynę parową, nietrudno znaleźć odpowiedź: Skrzynka biegów będzie niepotrzebna z tą chwilą, kiedy silnik spalinowy uda nam się doprowadzić do tego, że będzie mógł wydać pełną swą moc (chociażby tylko w przybliżeniu) przy każdej ilości obrotów.

Postulat ten nie jest zresztą żadną nowością, a nad jego rozwiązaniem pracuje się od szeregu lat.

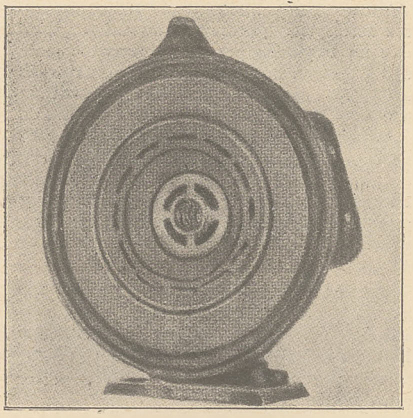
Silnik spalinowy normalnego samochodu ssie do cylindra mieszankę powietrza z benzyną tak, że przy każdem cyklu pracy spala się w cylindrze pewna, mniejwięcej zawsze równa, ilość mieszanki. W ten sposób moment obrotu silnika jest niezmienny, a moc jego zależna jest jedynie od ilości obrotów. Aby zasadę tę przełamać, należy więc zastosować ładowanie cylindra pod ciśnieniem, zamiast



Kompresor turbinowy inżyniera Lorenzena otwarty.

jak dotychczas, przez ssanie. Przy napełnianiu cylindrów przez ciśnienie możemy silnik, przy każdej ilości obrotów, zaopatrzyć w taką ilość mieszanki, jaka mu właśnie jest potrzebna.

W dziedzinie tej dużo już przepróbowano — często nawet z bardzo dobrym wynikiem — mimo to jednak znane nam dotychczas silniki z kompresorami posiadają jedną wspólną i zasadniczą wadę: we wszystkich tych silnikach, kompresor zapędzany jest przez wał korbowy, podczas gdy wydajność jego jest w prostym stosunku do ilości obrotów. Tu tkwi oczywisty błąd logiczny, wtedy bowiem, kiedy jedziemy w wolnem tempie, np. pod górę, to jest wtedy, kiedy silnik obraca się powoli, konieczne jest silne napełnienie cylindra przy każdym obrocie — kompresor tymczasem, połączony z wałem korbowym, obraca się również powoli zamiast pracować z pełną wydajnością, a w tym momencie, kiedy silnik jest tuż przed zatrzymaniem się, kompresor już dawno przestał działać. Tak więc wszystkie dotychczasowe kompresory nie spełniały właściwego swego zadania i działały korzystnie jedynie przy wielkich szybkościach. Tem się też zresztą tłumaczy wyłączne niemal ich zastosowanie w maszynach sportowych i wyścigowych.



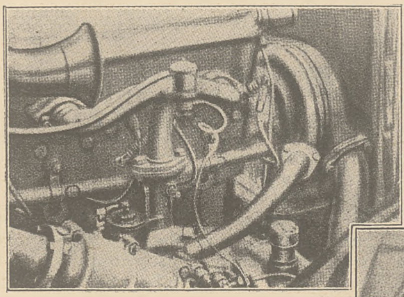
Kompresor turbinowy otwarty od strony turbiny

W ostatnich tygodniach pojawił się na horyzoncie zupełnie nowy typ kompresora, konstrukcji inż. C. Lorenzena, który przez swój sposób działania usuwa wszystkie niedomagania dotychczasowych systemów kompresorowych. Inżynier C. Lorenzen znany jest w świecie technicznym ze swych poważnych prac w kierunku idealnego silnika, a mianowicie turbiny spalinowej. Prace te naprowadziły go na myśl zastosowania turbiny kompresora dla silnika spalinowego.

W turbinach spalinowych największą trudność przedstawiała i przedstawia kwestja chłodzenia rotora. Strumień gorących gazów, zapalonych uprzednio, uderza w łopatki rotora i wprawia go w bardzo szybki ruch obrotowy. Dzięki tym właśnie szybkim obrotom chłodzenie od zewnątrz, jak przy silnikach normalnych, jest niemożliwe, nie pozostaje więc nic innego, jak uciekać się do konstrukcji łopatek o bardzo cienkich ściankach, wewnątrz pustych, przez które przepływa stale prąd powietrza. Ten właśnie prąd powietrza chłodzącego wyzyskuje Lorenzen do napełniania cylindrów silnika. Działanie takiego kompresora turbinowego objaśnia nam dokładnie załączony schemat.

Skutek, wywołany przez kompresor turbinowy Lorenzena jest nadzwyczajny:

Tłumik staje się zbyteczny. Gazy wydechowe, po przejściu przez łopatki turbiny, są ochłodzone, rozprężone, i wychodzą na powietrze bez szmeru. Dla uruchomienia turbiny wystarczy ciśnienie 0,5 atmosfery, a temsamem turbina stawia gazom wydechowym mniejszy opór, niż normalny tłumik. Dzięki temu, że turbina nie jest mechanicznie połączona z silnikiem, napełnianie cylindrów od-



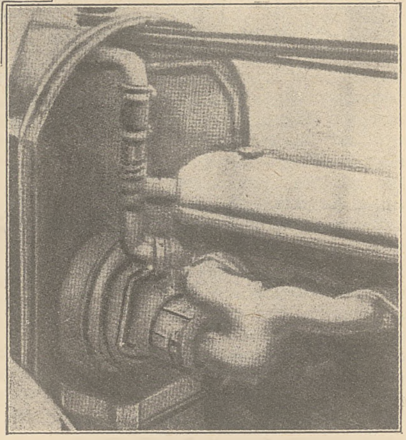
Kompresor turbinowy w samochodzie. Po lewej: rura łącząca kompresor z karburatorem, po prawej: rura wylotowa dla gazów spalinowych.

bywa się nie w zależności od ilości obrotów, lecz w stosunku do zapotrzebowania siły, a silnik zaopatrzony w turbinę Lorenzena wykazuje największe przeładowanie właśnie przy niskich obrotach, temsamem więc charakterystyka jego zbliża się do charakterystyki maszyny parowej.

Dla zademonstrowania swego wynalazku wbudował Lorenzen swój kompresor turbinowy do bardzo starego samochodu czterocylindrowego „Mercedes" 10/40 KM i... stary ten grat, ze staroświecką, ciężką nadbudową limuzynową, osiągał na prostej szosie bez żadnych trudności szybkość 110 km/g. Nie to jednak było najważniejsze, lecz nadzwyczajna akceleracja ciężkiego pojazdu podczas jazdy powolnej. Przy nagłem przyciśnięciu akceleratora samochód momentalnie nabierał tempa. Dalsze próby wykazały, że samochodem tem można ruszać z miejsca czwartym biegiem. Nie obyło się tu wprawdzie bez lekkiego szarpania, lecz zato na trzecim biegu maszyna startowała bez żadnych wstrząsów.

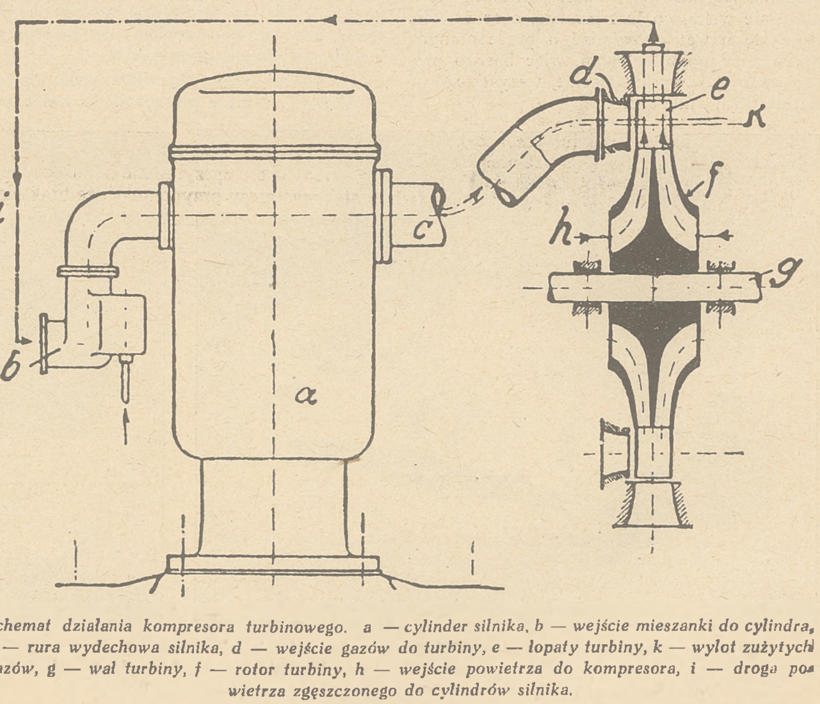
Należy dodać, że zastosowanie turbiny Lorenzena daje również pewne korzyści ekonomiczne, powietrze bowiem, które kompresor ładuje do cylindra, przechodzi przez karburator, mając temperaturę ca. 120—140 stopni Celsiusza, wobec czego benzyna rozpyla się jaknajdokładniej, ułatwiając zupełne spalenie i wyzyskanie paliwa. Temsamem eksploatuje się przecież pewną część tej energji, która bezpowrotnie ginęła w tłumiku.

Turbina Lorenzena, uniezależniająca kompresor od silnika, jest poważnym krokiem naprzód na drodze ku samo-



Kompresor turbinowy w samochodzie. Widok od strony rury wydechowej silnika.

chodowi bez skrzynki biegów i zdaje się być obiecującym zaczątkiem w kierunku stworzenia turbiny spalinowej, bez pośrednictwa silnika tłokowego. Zdaniem inż. Lorenzena, za lat kilka wogóle trudno nam będzie zrozumieć, jak można było pozostawić silnikowi ssanie mieszanki, zamiast mu jej dostarczać, tak jak trudno będzie nam pojąć, że przez długie lata posługiwano się skrzynką biegów pomiędzy silnikiem a osią tylną. *W. N—a.*



Schemat działania kompresora turbinowego. a — cylinder silnika, b — wejście mieszanki do cylindra, c — rura wydechowa silnika, d — wejście gazów do turbiny, e — łopaty turbiny, k — wylot zużytych gazów, g — wał turbiny, f — rotor turbiny, h — wejście powietrza do kompresora, i — droga powietrza zgęszczonego do cylindrów silnika.

Prima aprilis!

Starym zwyczajem zamieściliśmy w numerze 26 „Samochodu“ z dnia 1 kwietnia br. artykuł, zawierający cały szereg niedorzeczności primaaprilisowych. Niektórzy z naszych Czytelników zorjentowali się łatwo, inni natomiast, więcej podejrzliwi i mniej krytyczni, przyszli do zupełnie nieoczekiwanych wniosków, wynajdując mistyfikacje tam, gdzie były zupełnie niemożliwe.

Przed ogólną „dekonspiracją“ pozwolimy sobie dać kilka odpowiedzi naszym najwięcej niecierpliwym czytelnikom.

Panu M. z Poznania cały numer wydawał się tylko żartem. Najgorszym jest kącik prawniczy, który „wśród poważnych danych zamieszcza wiadomość o tem, że w Peru każdy kierowca....“

Wszystkoby uszło, ale gdzie te Peru i czy wogóle istnieje? My jesteśmy zdania, że Peru rzeczywiście istnieje. Dla większej pewności zasięgnęliśmy rady pewnego ucznia gimnazjalnego, który z triumfem zawiadomił nas o tem, a dla potwierdzenia pokazał stary szkolny atlas z mapką.

Tak samo i p. Kł. jest zbyt podejrzliwym: elektryczne samochodziki dla dzieci, śniadanie w autobusie, łódź „Miss America“, katastrofa samochodu „Triplex“, itp. wydają mu się niemożliwościami. — Właściwie prawie wszystko w całym numerze z wyjątkiem „rzeczywistego prima-aprilis“ wydaje mu się żartem. Czytając ten list, przypomnieliśmy sobie bajkę o pewnym ciekawym, który przy zwiedzaniu zoologicznego ogrodu, widział wszystko z wyjątkiem słoni, gdyż tych jakoś „nie zauważył“.

Najlepiej stara się wybrnąć z zawiłego zagadnienia p. Ms. Chciałby wiedzieć, a nie chce przyznać się. Co tu począć? Najbezpieczniejszym wydało mu się wynalezienie kilku nieistniejących znajomych, którzy podobno „byli bardzo naiwni“ i nie mogli odgadnąć żartów. Może i my okazalibyśmy się naiwnymi, lecz dziwnym nam się wydało, że autor listu sam plącze nazwiska swoich przyjaciół.

Najlepiej wybrnął z sytuacji młody Władzio K., zapalony 12-letni automobilista. Pisze on nam: „Bardzo lubię czytać „Samochód“, lecz ten „aprilisowy“ numer gniewa mnie, gdyż nie wiem, co jest prawdą, a co żartem. Boję się nawet opowiadać o przeczytanych nowinkach moim kolegom, więc bardzo proszę panów o wytłumaczenie wszystkiego w najbliższym numerze“.

Tak też i chcemy postąpić. A więc zaczniemy od ilustracji tytułowej. Widzimy na niej parę małych samochodów elektrycznych, dla dzieci. Chociaż trochę to dziwne, mogło by wyglądać na żart, lecz obrazek ten jest autentyczny. Dla dowodu umieszczamy niżej 2 fotografje, przedstawiające konstrukcję tego rodzaju pojazdów.

Następna ilustracja wyobraża wnętrze autobusu z kilku pasażerami, spożywającemi roznoszony przez kelnera posiłek. Zamiast wyjaśnień i dowodów proponujemy wszystkim niewierzącym przejażdżkę jakimś autobusem, kursującym na dalszej przestrzeni. Głód, który oni zaczną odczuwać po paru godzinach podróży, wystarczy, żeby ich przekonać. Tak samo „Miss America“ sprawiła dużo kłopotu. Bo to „Miss“ powinna niby być premjowaną pięknością, a tu zamiast ślicznych damskich nóżek widzimy szerokie plecy kierowcy i potężne rury wydechowe wielkich motorów. Rzeczywiście ci Anglicy i Amerykanie są dziwni... same „misy“ i proszę się tu połapać.

Otóż kochani czytelnicy, mimo wszystko musimy uwierzyć. Zwróciliśmy się coprawda do różnych wpływowych osobistości w Stanach Zjednoczonych z prośbą ażeby tam zaprzestano nadużywać tytułu „miss“, lecz nie mamy nadziei, by nasza prośba miała poskutkować.

Znaleźli się też czytelnicy, którym przekazywanie obrazów przez radjo wydaje się niemożliwością. Z tego powodu jazda „Złotej Strzały“ majora Segrave i katastrofa samochodu „Triplex“ White'a były mocno podejrzane. Musimy więc uroczyście stwierdzić, że rzeczywiście odnośne fotografje odebraliśmy z Ameryki i jesteśmy mocno przekonani o ich autentyczności.

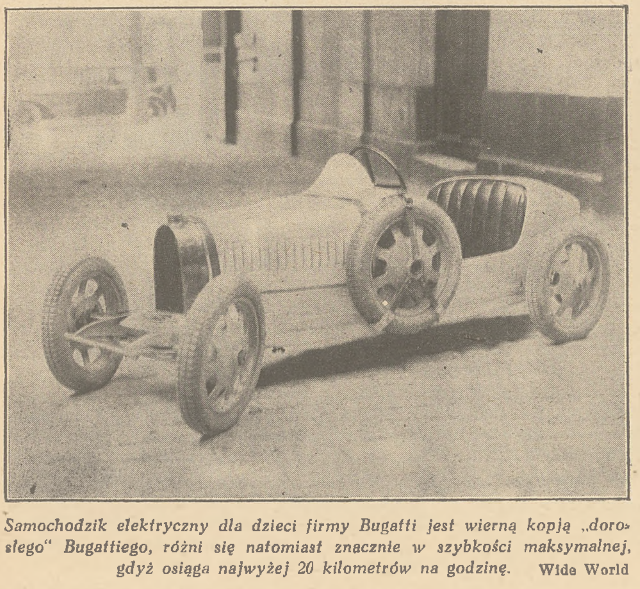
Ze wszystkich zamieszczonych przez nas zdjęć do pewnego stopnia rekord zdobył rajd „radjo-samochodowy“. Zdjęcia są autentyczne, rajd zapowiadaliśmy w numerze 12 naszego „Samochodu“ w artykule „Samochód i radjo“.

Tak samo ostatnia strona tygodnika wzbudziła duże wątpliwości u paru naszych przyjaciół. Motorówka w biegu, przyczepka bagażowa, samochód królowej rumuńskiej — wszystko to wydało się podejrzanem. Cóż począć — dzieją się dziwne rzeczy na świecie, a naszym obowiązkiem jest informować o nich kochanych czytelników.

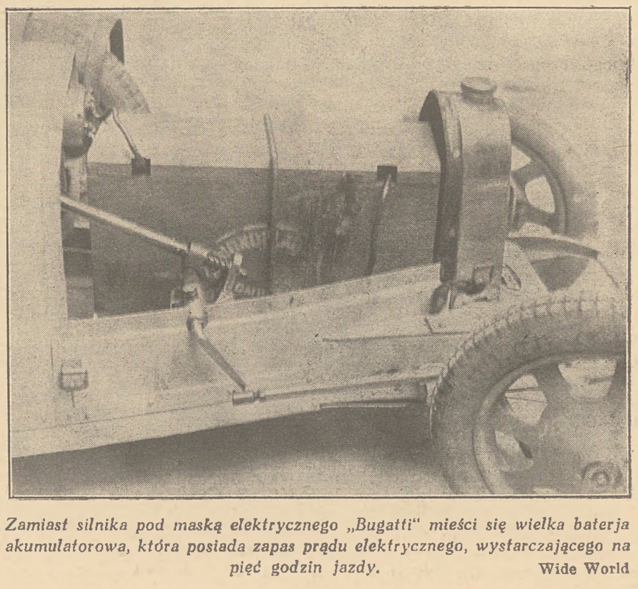
Najgorzej udało się właściwemu „prima-aprilis'owi“. Nikt z piszących do nas czytelników nie zwrócił uwagi na szereg niedorzeczności, zamieszczonych pod tytułem „Najoszczędniejszy motor spalinowy“. Kilka cyfr i parę schematycznych rysunków wystarczyło dla przekonania wielu osób. A zbiór niedorzeczności w powyższym artykule jest ilościowo i jakościowo bardzo duży. Zaczniemy od pierwszego rysunku. „Injektor A. T. 8, pracujący jako pompa i podgrzewacz w „aero-motorze“ jest w rzeczywistości zwykłym karburatorem samochodowym. Drugi z kolei rysunek, przedstawiający przekrój „podwójnego cylindra aero-termo-motoru“ jest też zupełnie nielogiczny, gdyż „jak widzimy (przytaczamy tu podany opis) jedna powierzchnia tłoka jest płaska, druga natomiast w kształcie podwójnego skarbowanego stożka i ma dzięki temu znacznie większą powierzchnię, co pozwala na czterokrotne zwiększenie litrażu dolnego cylindra“. Ach, gdyby tak można było w rzeczywistości zwiększać litraż cylindrów, bez zmiany ich średnicy i skoku, cóżby to można budować za wyścigowe motory kieszonkowego formatu! Obydwa następne rysunki są dla większego urozmaicenia wycięte z podręcznika zoologji. Górny został skomponowany na podstawie trochę zniekształconej podobizny pewnego owadu, dolny natomiast przedstawia „podrysowane“ serce jakiegoś biednego motyla. Tak samo rysunek przedstawiający „próbne podwozie pociągowe z aero-termo-motorem“ powstał przez dodanie do zwykłego przodu podwozia ciężarowego 2 małych kół. Następny rysunek przedstawiający „przyrządy miernicze, zainstalowane na próbnym podwoziu aero-termo-motoru“, wyobraża w rzeczywistości tylną część samochodu straży pożarnej. Tak samo, zawiły wykres krzywych sprawności jest pełen niedorzeczności. Pomijając błędy ortograficzne, popełnione umyślnie w napisie, wystarczy porównać liczby i położenie krzywych na rysunku, ażeby spostrzec mistyfikację.

„Zdekonspirowaliśmy“ rysunki, przejdźmy więc do tekstu. Przypuszczamy, że nazwisko sławnego profesora i doktora Ten O'Shoost z Dublina należy czytać fonetycznie: jak „ten oszust“. Chyba tego rodzaju nazwiska są trochę „niepewne“.

Na zakończenie musimy nadmienić, że „autor artykułu“ p. Constantinescu istnieje w rzeczywistości i cieszy się uznaniem jako pomysłowy wynalazca. Sądzimy, że nie będzie on nam miał za złe małej mistyfikacji, na którą pozwoliliśmy sobie z okazji dnia 1 kwietnia.



Samochodzik elektryczny dla dzieci firmy Bugatti jest wierną kopją „dorosłego“ Bugattiego, różni się natomiast znacznie w szybkości maksymalnej, gdyż osiąga najwyżej 20 kilometrów na godzinę. Wide World



Zamiast silnika pod maską elektrycznego „Bugatti“ mieści się wielka baterja akumulatorowa, która posiada zapas prądu elektrycznego, wystarczającego na pięć godzin jazdy. Wide World

Jak Amerykanie dążą do uregulowania ruchu ulicznego

(Dokończenie ze str. 3-ej.)

i w składach. Obecnie powstają specjalne przedsiębiorstwa, obsługujące ekspedycje całych takich olbrzymich gmachów.

Dalszym wreszcie krokiem sfer gospodarczych jest dążenie do decentralizacji i propaganda stwarzania wytwórni i zakładów w mniejszych miejscowościach, przez co unika się wszelkich niewygód i strat związanych z wielkomiejskiemi trudnościami komunikacyjnemi, zatłoczeniem ulic i przeludnieniem. Zyskuje się natomiast lepsze warunki pracy i mieszkania pracowników, niższą robociznę, taniość terenów, swobodę ekspansji, łatwiejszy dostęp do kolei i bliskość surowców.

Powyższy zbiór uwag dotyczących sprawy regulacji i usprawnienia ruchu ulicznego w większych miastach amerykańskich, może być dla nas bardzo pouczający. Daleko nam jeszcze wprawdzie do takiej szalonej intensywności ruchu, jaką tam spotykamy, ale nawet i w naszych już warunkach nie jedna z doskonale przemyślanych koncepcyj amerykańskich dałaby się o ile nie odrazu zastosować, to przynajmniej zawczasu wziąć pod uwagę przy tworzeniu regulacji przyszłego, bardziej już intensywnego ruchu.

Adam Minchejmer.

W Czechosłowacji, a u nas?

W ubiegłym tygodniu odbyło się w Pradze czeskiej uroczyste poświęcenie nowego lokalu czeskiego Automobilklubu (przy ulicy Lützowowej 29) przy udziale korpusu dyplomatycznego, prasy, reprezentantów władz i generalicji i t. d. Rząd był reprezentowany przez swego najwybitniejszego członka, ministra spraw zagranicznych, dra Edwarda Benesza.

W związku z tem warto posłuchać, jak rząd naszych sąsiadów czeskich pojmuje swe zadania wobec automobilizmu. Oto, co m. in. mówił w swem przemówieniu dr. Benesz:

„Dziękujemy serdecznie Automobilklubowi za gotowość współpracy z nami na forum międzynarodowem i wewnętrznem. Wiecie Panowie sami najlepiej, czego nam potrzeba do rozwoju automobilizmu. Znacie usterki wszelkie lepiej, niż wszyscy inni, wiecie, czego automobilizm domaga się ze względu na nasze drogi, na organizację naszej turystyki i naszego hotelarstwa. W ostatnich latach poczyniliśmy już znaczne postępy, a właśnie wasz klub dopomoże rządowi do stworzenia, drogą stopniowej i systematycznej pracy, tego wszystkiego, czego domagają się od niego nakazy postępu technicznego, jako od państwa, które może słusznie nazywać się państwem postępowem, rozwiniętem technicznie i gospodarczo, państwem, które szybko znajdzie się w pierwszym rzędzie państw europejskich, uposażonem we wszelkie pierwszorzędne warunki cywilizacyjne i techniczne.

„Rozkwit naszego państwa, wejście naszego narodu do rzędu państw najlepiej rozwiniętych w Europie i na świecie, jest to nierozwiązalnie złączone z technicznym postępem czasów nowoczesnych. Pod tym względem, Panowie, zajmujecie jedno z najbardziej wysuniętych miejsc.

„Znam dobrze zadanie wasze na terenie międzynarodowym, i wiem, co już przez was dokonano. Dziękuję wam za to, jako minister spraw zagranicznych republiki. Propaganda zagraniczna na rzecz państwa nie może pozostawać wyłącznie w rękach organizacyj oficjalnych. Instytucjom takim, jak wasza, stopniowo będą przypadały coraz ważniejsze i liczniejsze zadania. Życzę Panom dalszych sukcesów, i zapewniam was, że prezydent republiki i rząd będzie nadal popierał wasze wysiłki. Klub wasz, razem z innemi czynnikami wziął też udział w uregulowaniu ustawodawczem automobilizmu i w rozwoju automobilizmu wogóle, a wasze przyrzeczenie współpracy rząd przyjmuje z wdzięcznością."

Tak mówił główny reprezentant rządu czesko-słowackiego.

Czy u nas doczekamy się kiedykolwiek takiego zrozumienia dla spraw automobilizmu u najwyższych kierowników nawy państwowej?

W LABIRYNCIE PARAGRAFÓW

„Szał pędu" w świetle przepisów prawnych

Istnieje wśród publiczności utarty, a z gruntu fałszywy pogląd, iż skłonność do nadmiernie szybkiej jazdy jest chroniczną i niewyleczalną chorobą każdego automobilisty. Zrozumiejmy to, i bądźmy pobłażliwi dla tych wszystkich, którzy samochodem jeżdżą tylko od największego święta i dla których wszelkie przyjemności samochodowe koncentrują się właśnie w pojęciu jakiegoś potępieńczego pędu, gdyż dla takiego amatora niema większej przyjemności, jak „sypać" szybkością stutrzydziestu kilometrów, oczywiście cudzą maszyną. Bo jak tylko kupi sobie własny samochód, będzie na sześćdziesiątce sam sobie wydawał się bohaterem.

A więc naiwne te wyobrażenia podsuwa się podświadomie każdemu automobiliście, i z tego względu możemy być przekonani, że póki będzie u nas więcej tych, którzy samochodami nie jeżdżą, niż tych, którzy niemi jeżdżą, opinji tej nic zwalczyć nie zdoła. Choćby nawet reporterzy naszych pism codziennych w nieprawdopodobnej chwili jasnowidzenia posłali raz na zawsze popularną „kobyłę" gazeciarską o „kawalerskiej jeździe" na dobrze i dawno zasłużony wieczny spoczynek.

Wiemy z doświadczenia, że szybkość jazdy zawsze jest zależna w praktyce od tysiąca najprzeróżniejszych okoliczności, a więc przedewszystkiem od jakości drogi, od przejrzystości toru, od ruchu na drodze i wogóle od wszelkich danych, które powiększają lub zmniejszają możliwość wypadku, który mógłby spowodować uszkodzenie maszyny i otworzyć odpowiedzialność automobilisty z tytułu spowodowanych szkód rzeczowych, nie mówiąc już wcale o wypadkach z ludźmi, które nawet, o ile są najzupełniej niezawinione i wyjątkowo żadną odpowiedzialnością nie grożą, jednak zawsze powodują nadzwyczaj dużo nieprzyjemności i kłopotów.

Jak jednakże wygląda strona prawna tego zagadnienia? Czy istnieje jakie ustawowe postanowienie, dotyczące maksymalnej szybkości jazdy?

Otóż teoretycznie wolno każdemu jeździć w zasadzie tak szybko, jak tylko maszyna jego na to pozwala. Bo rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z dnia 27 stycznia 1928 powiada tylko generaliter w paragrafie 39, że: szybkość ruchu pojazdów powinna być normowana w ten sposób, aby bezpieczeństwo publiczne nie było zagrożone i aby kierowca panował w każdej sytuacji nad pojazdem. Jedynie dla wozów cięższych niż 3500 kilo, przewiduje rozporządzenie to ograniczenie szybkości, zależnie od rodzaju ogumienia, od 15 do 40 kilometrów na godzinę.

Nie powiada jednak ustawa, kiedy zachodzi „zagrożenie bezpieczeństwa publicznego", ani też nie podaje objektywnych określeń „niepanowania kierowcy nad pojazdem". Jest to niewątpliwie pewnego rodzaju luka w ustawie, gdyż choć pojęcia te zdają się być dla praktyka jasne, to jednak rzeczywistość nastręcza nieraz wypadki tak różnorodne, że podciągnięcie ich pod ten przepis ustawy może nastręczać poważne trudności. Weźmy choćby tylko wypadek najczęstszy: czy można przyjąć, że kierowca przekroczył szybkość dozwoloną, jeżeli na oślizgłej z powodu deszczu czy topniejącego śniegu szosie wóz zaczyna rzucać? Bo przecież wiadomo, że poślizg jest zależny od rodzaju drogi i zachodzić może w większej lub mniejszej mierze przy każdej szybkości. Czy wtedy można przyjąć, że kierowca nie panuje już nad wozem, mimo że odchylenia wozu od osi drogi są stosunkowo nieznaczne? Czy więc sam taki fakt, bez spowodowania wypadku czy szkody, dawałby prawo np. obserwującemu to policjantowi do wystosowania „słonego" mandatu karnego za przekroczenie „dozwolonej szybkości"? Wydaje się to więcej niż wątpliwe.

Nie określając maksymalnej szybkości, zgodnie zresztą z całem ustawodawstwem europejskiem, które oddawna już odstąpiło od cyfrowego ograniczania szybkości, rozporządzenie mówi jednak w jednem miejscu w sposób ogólny o „zmniejszaniu szybkości". Mianowicie w zdaniu 2, par. 40 czytamy: „Na skrzyżowaniach dróg, jak również, gdy droga nie jest widoczna, kierowca winien zmniejszyć szybkość pojazdu".

Postanowienie to, wzięte żywcem z obowiązującego obecnie w Niemczech rozporządzenia o ruchu samochodowym, jest właściwie zbyteczne, gdyż ogólny obowiązek par. 39 powyższe stany faktyczne obejmuje w całości, i nie widzimy żadnej uzasadnionej potrzeby wyodrębniania jednego wypadku specjalnego. Jest to jeden z przykładów naszej niedostatecznej techniki legislacyjnej, która wciąż jeszcze szwankuje pod względem wyrazistości i zwięzłości. Bo co znaczy „zmniejszyć szybkość"? Ze stupięćdziesięciu na stodwadzieścia kilometrów, czy na dwadzieścia? W każdym razie o tyle, aby „bezpieczeństwo nie było zagrożone", i aby kierowca panował w każdej chwili nad sytuacją", co już powiedziano w par. 30. Tak więc przepis ten jest całkowicie zbyteczny i przy okazji najbliższej nowelizacji powinien zniknąć.

Przepisy specjalne co do szybkości ogranicza rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych do jazdy w zabudowanych dzielnicach „miast, uzdrowisk i innych osiedli", a więc właściwie wszędzie, gdzie znajdują się w bezpośredniem sąsiedztwie budynki, zamieszkałe przez ludzi, oraz na mostach, przed któremi umieszczono odpowiednie ostrzeżenia. W pierwszym wypadku szybkość jest ograniczona dla samochodów osobowych do 40 klm., w drugim do 20.

Na tem wyczerpują się przepisy o szybkości jazdy, temwięcej, że par. 54, nadający wojewodom prawo wydawania rozporządzeń, wprowadzających szczegółowe przepisy „w ramach rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych", przepisów co do szybkości jazdy nie obejmuje. Rozporządzenia te ograniczają się więc w praktyce do powtarzania odnośnego przepisu rozporządzenia ministerjalnego.

Nakoniec należałoby zaznaczyć, że obowiązujące obecnie rozporządzenie ministerjalne o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych nie zawiera już, w przeciwieństwie do rozporządzeń dawnych, żadnych postanowień co do szybkości jazdy na skrętach, na ulicy śliskiej itp.

Reasumując przepisy ustawowe, należałoby więc na pytanie, jak szybko można jeździć na drogach publicznych, odpowiedzieć automobiliści krótko, i ze względu na praktykę wyczerpująco: tak szybko, jak tylko maszyna zechce, chyba, że zdarzy się jaki wypadek. Wówczas można pana pociągnąć do odpowiedzialności za zbyt szybką jazdę, zawsze, choćby pan nawet jechał za pogrzebem. (pz)

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z WARSZAWY

Obostrzone kary na szoferów

Wobec ustawicznego lekceważenia przez szoferów przepisów o ruchu ulicznym i zwiększania się wskutek ich nieprzestrzegania, ilości wypadków, Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę widział się zmuszony do stosowania ostrzejszych niż dotychczas kar względem szoferów. W okresie od 1 stycznia rb. oddział drogowy odebrał 47-miu szoferom prawa jazdy, w tem: 5-ciu na stałe, 15-tu na jeden rok, 2 na 6 miesięcy, 5-ciu na 3 miesiące, 7-miu na 1 miesiąc i 13-tu do wyniku rozprawy sądowej. Najsurowsze kary stosowane są za spowodowanie wypadku w stanie nietrzeźwym, następnie za kierowanie taksówką bez odpowiedniego pozwolenia, za niewykonanie żądania policji, za nieprzestrzeganie przepisów o ruchu ulicznym itp. R.

Jednolite umundurowanie szoferów taksówek

Dotychczasowe przepisy o eksploatacji dorożek samochodowych z r. 1924, opracowane przez magistrat i zatwierdzone przez radę miejską, przewidują dla kierowców dorożek samochodowych jednolity ubiór, który powinien być dostarczony przez właścicieli dorożek. Wobec braku sankcyj karnych, przepisy te nie są przestrzegane. Z tego powodu Komisarjat Rządu, opracowując obecnie przepisy porządkowe o dorożkach, uwzględni tę lukę, wprowadzając obowiązek zaopatrzenia kierowców w jednolity ubiór i przewidując kary za nieprzestrzeganie tego przepisu.

Projekt przewiduje czarne kurtki skórzane na zimę oraz białe płócienne kurtki, względnie takież płaszcze z niebieskiemi kołnierzami i mankietami oraz białe szoferskie czapki z czarnym lampasem na lato. R.

Postoje dorożek w Warszawie



W ubiegłym miesiącu weszło w życie zarządzenie w sprawie postojów dorożkowych w Warszawie. Nowe zarządzenie zasadniczo zabrania dorożkom konnym korzystać z postojów na jezdniach asfaltowych. Wszelkie inne postoje są mieszane, wspólne dla dorożek konnych i dla taksówek. W związku z nowym przepisem poczęto ustawiać tablice nowego rodzaju, a policja otrzymała nakaz ścigania przekroczeń w tym względzie i karania doraźnemi grzywnami pieniężnemi, niestosujących się do wydanych przepisów. Fot. „Samochód"

Przedłużenie linji autobusowej

Z wiosną roku bieżącego zostanie przedłużona linja autobusowa „A", chodząca dotąd z Placu Zbawiciela na Plac Teatralny, poza swój ostatnio wymieniony przystanek końcowy do Rynku Starego Miasta, przez ulicę Senatorską i Plac Zamkowy, poczem autobusy pójdą przez ulicę Piwną do Rynku, z powrotem zaś ulicą Podwale. R.

Rozporządzenie co do kucia koni

(Wr) Na ostatniem posiedzeniu warszawskiego wydziału wojewódzkiego postanowiono wydać rozporządzenie o zakazie używania na drogach publicznych o twardej nawierzchni podków z wystającemi ostremi częściami.

Taka sama uchwała zapadła na odbytem niedawno posiedzeniu komisji ruchu ulicznego Magistratu Warszawskiego, na którem postanowiono wydać rozporządzenie, zabraniające kucia koni „na ostro" w terminie od 1 kwietnia do 15 listopada. W tym czasie wszyscy właściciele pojazdów konnych będą musieli przy kuciu koni używać tępych haceli, nieprzekraczających wysokości samej podkowy.

Wobec wprowadzenia w stolicy w coraz szerszym zakresie bruków asfaltowych, sprawa kucia koni jest od kilku miesięcy przedmiotem narad komisji ruchu ulicznego. R.

Nowa taryfa taksówek

W ubiegłym miesiącu weszła w życie uchwała rady miejskiej o dowolnem podwyższeniu taryfy samochodowej o 10 gr. za klm. W dniu 1 i 2 bm. zgłosiło się już do oddziału ruchu kołowego wydziału przemysłowego magistratu trzech właścicieli dorożek samochodowych z przerobionemi licznikami dla ich sprawdzenia i ponownego oplombowania.

Wrazie podwyżki taryfy chorągiewka przy liczniku i napis po bokach samochodu: „Taryfa 60 gr. km." winny być koloru czerwonego, a nie, jak dotychczas, niebieskiego.

Według wszelkiego prawdopodobieństwa taryfa wyższa wobec silnej konkurencji licznych taksówek tańszych, nie zdoła się utrzymać i taksówki z czerwonemi chorągiewkami i napisami znikną zapewne wkrótce znowu z ulic miasta, jak to już zresztą miało miejsce w analogicznym wypadku w r. 1925. R.

Wzrost ilości taksówek

(Wr) W ciągu lutego zarejestrowano w stolicy 76 nowych dorożek samochodowych, w tym samym czasie zlikwidowano 12 taksówek. W dniu 1 marca zarejestrowanych było 2407 dorożek samochodowych, kursowało 2262. R.

Ilość samochodów

W dniu 1 lutego br. zarejestrowano w Warszawie 6780 samochodów, w tem 2737 prywatnych osobowych, 2737 dorożek samochodowych, 1096 samochodów ciężarowych, 60 autobusów, 86 samochodów specjalnych. Pozatem zarejestrowano 571 motocykli. (j)

Jubileusz dyrektora Stanisława Brzeskiego



W dniu 2 kwietnia obchodził p. Stanisław Brzeski, dyrektor Spółki Akcyjnej „Brzeskiauto" w Poznaniu 35-letni jubileusz pracy zawodowej. P. dyr. Brzeski urodził się dnia 2 maja 1875 r. w Nowej Wsi, w powiecie chodzieskim. Po ukończeniu gimnazjum im. Bergera w Poznaniu w kwietniu 1894 r. usamodzielnił się, zakładając własne przedsiębiorstwo — warsztaty elektrotechniczne i mechaniczne. Z chwilą pojawienia się samochodów, p. Brzeski, zapalony cyklista, zainteresował się natychmiast nową gałęzią komunikacji i już w r. 1898 sprowadza do Wielkopolski pierwszy pojazd motorowy trzykołowy. Ponieważ automobilizm z biegiem czasu zyskał na rozpowszechnieniu, p. Brzeski zamienił wkrótce przedsiębiorstwo na skład automobilowy, połączony z warsztatami reparacyjnemi. Wraz z rozwojem automobilizmu powiększało się przedsiębiorstwo, i w ostatnich latach zamienione zostało w spółkę akcyjną pod firmą „Brzeskiauto", która znalazła się w rzędzie najpoważniejszych przedsiębiorstw samochodowych w Polsce. Kierownictwo spółki pozostaje do dnia dzisiejszego w rękach dyrektora Brzeskiego.

W drugie święto Wielkiej Nocy o godzinie 11-tej przedpołudniem odbyła się w lokalach firmy skromna uroczystość jubileuszowa. Po krótkiem przemówieniu prokurenta, p. M. Tomaszewskiego, delegacja pracowników firmy wręczyła jubilatowi w upominku wspaniałe złote etui z nałożonym znakiem firmy, oraz wielkie tableau z podobiznami wszystkich pracowników firmy. P. Brzeskiemu złożyli również życzenia członkowie Rady Nadzorczej. Z okazji jubileuszu nadesłał depesze gratulacyjne Komitet Automobilklubu Polski w Warszawie, Związek Zawodowy Automobilistów w Poznaniu, Stowarzyszenie Kupców Polskich w Warszawie, zarząd fabryki samochodów „Fiat" w Turynie, zarząd firmy „Polski Fiat" w Warszawie i wielu innych. P. dyr. Brzeski podziękował wszystkim za tak szczere i serdeczne życzenia i ku upamiętnieniu uroczystości wręczył każdemu z obecnych wspólną fotografję wszystkich pracowników firmy, zaopatrzoną własnoręcznym podpisem.

Czcigodnemu Jubilatowi życzymy jaknajdłuższej owocnej pracy.

Taksometry

(wr) Liczba dorożek samochodowych, które zgłoszono dotychczas w oddziale ruchu kołowego wydziału przemysłowego magistratu, w celu ponownego plombowania przerobionych liczników w związku z nową taryfą samochodową, przekroczyła 200.

Bruki asfaltowe a mrozy

W najbliższym czasie przystąpi się w Warszawie do badania, w jakim stopniu zostały uszkodzone i jak się zachowały w czasie niezwykle ostrej zimy asfalty na ulicach, oraz jaki gatunek asfaltu najmniej się poddał działaniu niskiej temperatury.

Ostateczne określenie zachowania się i wytrzymałości bruków asfaltowych podczas tej surowej próby, jaką była kończąca się już na szczęcie, zima, ustalić się da oczywiście dopiero po zupełnem ociepleniu, jednakowoż już teraz stwierdzić można, że w wielu miejscach powstały szczeliny, dochodzące do 15 milimetrów szerokości. R.

Drogi podmiejskie

Pomiędzy Wydziałem Powiatowym sejmiku warszawskiego a magistratem m. st. Warszawy toczą się pertraktacje o naprawienie odcinku drogi od szosy Królewskiej do Wilanowa na długości 1250 m. Sejmik powiatowy zamierza przełożyć bruk z kamienia polnego i uporządkować burty.

Przeróbka taka nie stworzyłaby jednak całkowicie dogodnej komunikacji, ani nie nadawałaby szosie charakteru reprezentacyjnego, na którym zależy Warszawie. Wydział powiatowy zdecydowałby się na ułożenie odrazu jezdni z kostki kamiennej, ale wspólnemi siłami z magistratem stołecznym. Bruk z kamienia polnego byłby użyty do zabrukowania drogi od Wilanowa w stronę Czerniakowa do granic Warszawy. Powstałaby wówczas druga arterja komunikacyjna wyłącznie dla ruchu ciężarowego, co zaoszczędziłoby magistratowi konserwacji jezdni asfaltowej, pozwalając na przeznaczenie tej ostatniej wyłącznie dla ruchu lekkiego.

Koszt obu robót wyniósłby 193,000 zł. O ileby magistrat zdecydował się pokryć 50 proc. tej sumy, drugą połowę wydział powiatowy wziąłby na siebie.

Ponieważ szosa wilanowska cieszy się największą frekwencją, poczynając od drugiej połowy czerwca ze względu na osady letniskowe Konstancin, Skolimów i Chylice, wydział powiatowy pragnie wykonać te roboty w okresie od 1 kwietnia do 15 czerwca rb. R.

Z POZNANIA

Nowe autodorożki na ulicach Poznania

W związku z Powszechną Wystawą Krajową powstało w Poznaniu Towarzystwo „Autoruch", które w czasie Wystawy wypuści 100 dorożek samochodowych marki „Ford" najnowszej konstrukcji. Podwozia zostaną sprowadzone, zaś karoserje wykonane zostaną w zakładach miejskich. Dotychczas wykonano już 30 takich samochodów. Prace te powierzono firmie „Samolot" i „Karossa". Pierwsza dostarczy 75 samochodów, druga 25. Na stanowisku kierowniczem jest p. inż. Brandt, który w miarę wykańczania samochodów przekazuje je do ruchu publicznego. Obecnie kilka takich samochodów kursuje już po mieście. (j)

Zderzenie samochodów

(pr) W sobotę, dnia 30-go marca, nastąpiło przy Teatrze Wielkim, narożnik ulicy Fredry i Wałów Batorego silne zderzenie dwóch taksówek. Na przejeżdżającą w bardzo szybkiem tempie przez skrzyżowanie taksówkę nr. 285 (PZ 11 830) wpadła druga taksówka, nr. 303 (PZ 10 390), pędząca ulicą Fredry od strony Mostu Teatralnego. Wskutek silnego starcia taksówka nr. 285 przewróciła się na bok, obeszło się jednak bez poważniejszych następstw, gdyż ani pasażerowie, ani szoferzy nie doznali żadnych obrażeń, u przewróconej taksówki rozbiła się jedynie szyba i wgięte zostały błotniki oraz przednie drzwiczki.

Całkowitą winę ponosi szofer taksówki nr. 285, który, przejeżdżając z ulicy bocznej przez skrzyżowanie z ulicą główną o charakterze arterji komunikacyjnej, nie zachowywał koniecznej ostrożności, jadąc z ogromną szybkością, nie dając sygnałów i nie dając baczenia na ruch ulicy głównej.



American Automobile Association ogłosiła, po obliczeniu wyników wyścigowych roku ubiegłego, amerykańskie mistrzostwo samochodowe za rok 1928. Tytuł mistrza otrzymał znany kierowca Louis Meyer z 1 596 punktami. Atlantic Ph.

Z POMORZA

Komunikacja autobusowa

Komunikacja autobusowa z Grudziądza do Łasina została podjęta normalnie z dniem 25 marca. Odjazd z Grudziądza o godz. 6,30 i 15,00, przyjazd do Łasina o godz. 7,45 i 16,15. Odjazd z Łasina o godz. 7,50 i 17,15, przyjazd do Grudziądza o godz. 9,00 i 18,25. Na linji Łasin — Rogowa — Grudziądz pozostaje nadal dotychczasowy rozkład jazdy. (j)

Z DALSZYCH STRON

Nowa fabryka samochodów w Polsce

Pod Krakowem powstać ma duża fabryka, oparta na kapitale zagranicznym, mająca produkować motory ropne, traktory, oraz samochody ciężarowe marki „Praga". (j)

7 tysięcy nowych samochodów w Polsce

W ciągu roku ubiegłego Polska sprowadziła z zagranicy 7 tysięcy nowych samochodów, w tem 40 proc. z Ameryki i 20 proc. z Francji. (j)

Montownia Forda w Radomiu

Przedstawiciel amerykańskiej fabryki samochodów Forda, bawiący od kilku dni w Polsce i prowadzący pertraktacje o nabycie terenów pod budowę fabryki, projektuje między innemi nabycie terenów w Radomiu celem wybudowania na nich montowni samochodowej. (j)

Komunikacja autobusowa Bielsko — Katowice — Bielsko

(kr) W ostatnich dniach nastąpiło uruchomienie komunikacji autobusowej na linji Bielsko — Katowice. Cztery razy dziennie wyjeżdżają wozy komfortowe z Katowic, oraz cztery razy dziennie z Bielska.

Przejazd trwa zasadniczo 1 i pół godziny. Wyjazd z Katowic o godz. 7, 10,30, 15,30 i o 20-tej, wyjazd z Bielska o godz. 6,30, 9,30, 15 i o 19,30. Linja przejazdu prowadzi przez Murcki, Tychy, Kobiór, Piasek, Pszczynę, Goczałkowice, Dziedzice, Czechowice, Bielsko.

Wyjazd z Katowic z przed teatru, miejsce postoju autobusu w Bielsku na placu Bolesława Chrobrego (naprzeciwko kawiarni Bauera). Komunikacja ta odbywa się na wozach krajowej produkcji „Ursus", Zakłady Mechaniczne w Warszawie, przyczem uposażenie tak wewnętrzne autobusów, jak i ich zewnętrzny wygląd w niczem nie ustępują wytworom zagranicznym, lecz w wielu kierunkach je przewyższają.

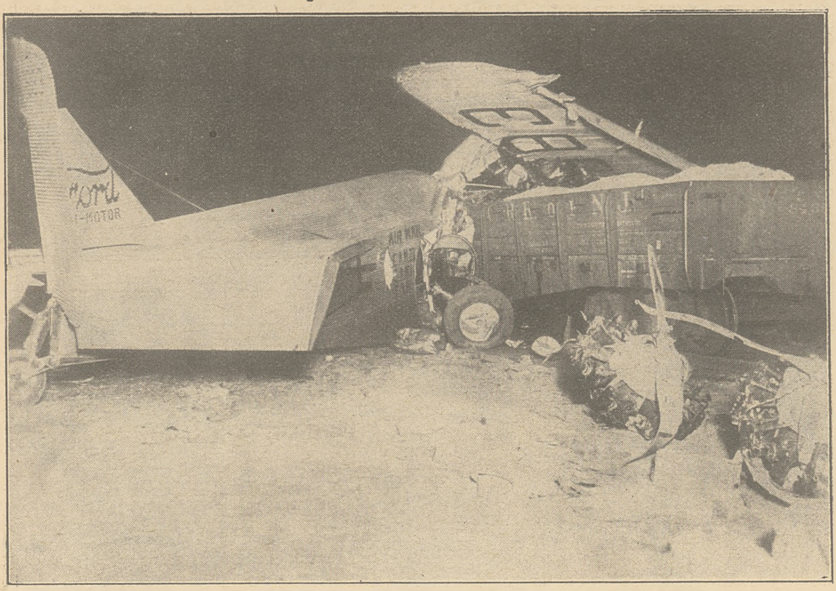
Komunikacja ta, łącząc Katowice z Bielskiem, przyczyni się w znacznym stopniu do rozwinięcia i podniesienia ruchu turystycznego z Beskidami, gdyż, jak nas informują, w sobotę i niedzielę, począwszy od 15 maja br. komunikacja ta prowadzić będzie bezpośrednio z Katowic do Bystrej i innych miejscowości klimatycznych, w okolicy Bielska położonych, przyczem wyjazd z Katowic będzie miał miejsce o godzinie 4-tej rano, powrót zaś do Katowic około godziny jedenastej wieczorem.

Ze sportu

Na VII konkurs wytrzymałości

Na francuski VII konkurs wytrzymałości w jeździe 24-ro godzinnej dla samochodów w pierwszym terminie zgłosiło się 28 różnych firm automobilowych, wśród których Francję reprezentuje: Tracta, B. M. C., S. A. R. A. i d'Yrsan; Anglję: Lagonda i Alvis; Amerykę: Stutz, Oakland, Du Pont. — Pozostałe zgłoszenia nadesłały firmy, wyrabiające akcesorja i poszczególne części do samochodów. Następny termin zgłoszeń upływa 30 kwietnia.

Niezwykła katastrofa lotnicza



W Stanach Zjednoczonych w pobliżu miasta Newark zdarzyła się w tych dniach niezwykła katastrofa lotnicza. Samolot komunikacyjny, który z powodu defektu silnika lądował przymusowo, dostał się w ciemności na tor kolejowy i w pełnym rozpędzie wpadł na pociąg towarowy, rozbijając się zupełnie. Załoga, oraz pasażerowie w liczbie 14 osób ponieśli śmierć na miejscu. Na rycinie widzimy samolot, który formalnie zarył się w wagon. Po prawej leżą silniki wyrwane przez uderzenie.

Wyścig motocyklowy w Eylenried.

(sp) W sobotę i niedzielę odbył się VI. Wyścig Motocyklowy, szosowy, w Eylenried, urządzony przez Klub Motocyklowy Dolnego Śląska. Trasa obejmowała 200 km. w 40 okrążeniach. Wskutek silnych opadów w ostatnich dniach, tor w przeważnej swej części był silnie rozmokły, wobec czego wyścig był nader niebezpieczny i męczący. Nie obyło się też bez wypadków, gdyż Messerschmitt na UT-Jap w 25 okrążeniu stracił panowanie nad maszyną, najechał na drzewo i poranił się tak ciężko, że wkrótce potem zmarł. Berlińczyk Cass w podobny sposób złamał obojczyk i musiał zrezygnować z dalszej jazdy. Wyniki były następujące:

Kategorja do 250 ccm: 1) Weidemann (Hanower) na „Avis Celer" 2:47:32,2 (71 km. na godz).

Kategorja do 350 ccm: 1) Ulmen (Düsseldorf) na „Velocette" 2:31:47,4 (79 km. na godz.).

Kategorja do 500 ccm: 1) Klein na „DKW." 2:22:02,3 (84,4 km. na godz.).

Kategorja ponad 500 ccm: 1) Steltzer (Monachjum) na „BMW." 2:16:06,3 (88,2 km. na godz.). Najszybsze okrążenia dnia: Stegemann na „BMW." z 91,5 km. na godz. (Sr)

Grand Prix Algieru

Wyścig o Grand Prix Algieru rozpocznie się dnia 6-go kwietnia dla samochodów sportowych i 7 kwietnia dla samochodów wyścigowych.

Zainteresowanie wyścigami polskiemi

(sp) Wedle otrzymanych z Automobilklubu Polski informacyj, zainteresował się tegorocznym wyścigiem płaskim A. P., który odbędzie się pod Lwowem w dniu 25 sierpnia r. b. na długości 20 km, między innymi automobilista francuski de Roviu, właściciel fabryki znanych pod tem nazwiskiem motocykli i cyclecarów.

Zwrócił się on do komisji sportowej A. P. z prośbą o informacje bliższe, gdyż zamierzałby w imprezie tej wziąć udział na nabytym niedawno przez siebie 1½-litrowym samochodzie wyścigowym Delage, na którym w roku zeszłym zdobyte zostało mistrzostwo świata. Ewentualny udział wybitnego sportowca na maszynie światowej sławy wzbudzi niewątpliwie wielkie zainteresowanie.

Komunikaty Związku Zawodowego Automobilistów

Zarząd oddziału poznańskiego Zw. Zaw. Automobilistów przypomina członkom i zaproszonym gościom, że dnia 6 kwietnia br. o godz. 20 począwszy odbędzie się na sali p. Kasperkowej, ul. Kraszewskiego nr. 16, wieczorek taneczny.

Odpowiedzi redakcji

Pan L. D. W.

Nasz korespondent paryski donosi nam, że reprezentacja generalna na Europę znajduje się w Paryżu. Adres firmy: Etablissiments Valpic, 23, Avenue Trudaine, Paris. Wobec tego zechce się Pan zwrócić po informacje wprost do powyższej firmy. Co do opinji motocykli Cleveland stwierdzamy, że uchodzą one za maszyny bardzo trwałe i wytrzymałe. Silnik jest bardzo elastyczny i absolutnie pewny w działaniu. Jedyną może wadą — jak na nasze warunki — jest ich dość wysokie używanie materjałów pędnych.

Pan M. Sinicyn, Częstochowa.

O ile nam wiadomo, przedstawicielstwa motocykli firmy Alcyon nie mamy w Polsce. Przeto zechce się Pan zwrócić wprost pod adresem wytwórni. Adres firmy: Alcyon, 40 a 52, rue de la Garenne-Courbevoie (Saine).

Jeżeli chodzi o mały, dwuosobowy samochód sportowy, to w Polsce wybór nie jest wielki. O ile zrozumieliśmy dobrze, chodzi Panu o samochód niedrogi, a z tych właśnie samochodzików tanich jest w Polsce reprezentowany oficjalnie bodaj jedyny DKW z dwucylindrowym silnikiem dwutaktowym. Jest to zresztą maszynka zupełnie dobra. Szczegółowe informacje uzyska Szan. Pan w generalnej reprezentacji na Polskę, w firmie „Polmotor", Henryk Linke i S-ka., Poznań, Zwierzyniecka 8. Ewentualnie wchodziłby w rachubę nowy typ „Morris Minor", jednakże o ile nam wiadomo, z powodu wielkiego zapotrzebowania w Anglji fabryka nie eksportuje ich narazie zagranicę. Jeżeli Pan miał na myśli rzeczywiście maszyny sportowe niewielkie, to wchodziłyby w rachubę typy Amilcar, Sport 8 cv i Imperia Sport, są one jednak dość kosztowne.

czego brak memu samochodowi?

Pytanie p. W. R. z Pobiedzisk. Od paru lat jeżdżę osobowym samochodem marki O. Silnik działał zawsze bardzo dobrze. W lecie zeszłego roku zauważyłem duże zużycie oliwy tak, że w jesieni kazałem założyć nowe pierścienie, jednakże zużycie oliwy pozostało takie samo, wtenczas gdy silnik stracił część swojej siły i źle ciągnął. Chłodnica była natomiast bardzo gorąca, czego dawniej nie było, nawet podczas jazdy po dużych górach.

Wmontowałem wówczas nowy blok i potem działanie silnika rzeczywiście się polepszyło, ciągnie on lepiej i zużycie oliwy również się zmniejszyło. Jednakże na małych wzniesieniach woda w chłodnicy gotuje się. Jak można powyższy błąd usunąć?

Odpowiedź. O ile wszystkie pozostałe części silnika są w porządku i żaden z hamulców nie jest zanadto przyciągnięty, przyczyną utraty siły motoru może być jedynie niedostateczna szczelność tłoków cylindrowych. Nie wystarczy, że pierścienie są dobrze doszlifowane, należy jeszcze dobrze dopasować tłoki do cylindra, gdyż w razie braku szczelności tłoka może powstać utrata kompresji w cylindrze. Radzimy więc Panu zbadać dokładnie sprężanie w każdym poszczególnym cylindrze oddzielnie zapomocą specjalnego manometru, czy jest ono dostateczne i jednakowe we wszystkich cylindrach.

Jesteśmy pewni, iż znajdzie Pan w jednym lub paru tłokach nieszczelność, dzięki czemu oliwa przedostaje się do komory sprężania, w przeciwnym razie nie było po wmontowaniu nowego bloku tak dużego zużycia oliwy. Przy tej sposobności należy zbadać, czy pierścienie nie są węższe od szczelin pierścieniowych w tłoku. Za wąskie pierścienie działają podobnie, jak pompa, gdyż wyciągają oliwę ze ścianek cylindra do komory wybuchowej, gdzie takowe się spala.

Zagrzewanie się chłodnicy jest bezwątpienia również skutkiem niedostatecznej szczelności tłoków, gdyż silnik zmuszony jest stale do pracy na nadmiernej ilości obrotów, żeby choć w przybliżeniu uzyskać poprzednią moc. Niech Pan spróbuje przestawić magneto o jeden ząb na wcześniejszy zapłon. Jeżeli jednak nastąpi stukanie sworzni tłokowych, a grzanie się chłodnicy nie ustanie, to dalszych prób należy zaniechać i pozostaje jedynie wmontowanie szczelnych tłoków do cylindra i docieranie ich w cylindrze dopóty, dopóki nastąpi równoczesne docieranie w całkowitej powierzchni.

HUMOR

Przyjemne zajęcie



Policjant: — Jeżeli pan nie jest włóczęgą, to niech pan mi zdradzi, jaki jest pana zawód.

— Ja, proszę pana komisarza, jestem zawodowym „czwartym do brydża“ przy „pannach“ samochodowych.

Początkujący

Państwo Fyszgeruch pędzą przez wieś i... przejeżdżają chłopa.

— Aj, gewałt, — wrzasnęła pani Fyszgeruch.

— Cicho, głupia, — nie krzycz — warknął pan Fyszgeruch — pomyślą ludzie, że pierwszy raz jedziemy samochodem.

Też pociecha

— Zdaje mi się, że moja żona nie wyszła za mnie z miłości ku mej osobie.

— A jakiż mogła mieć powód?

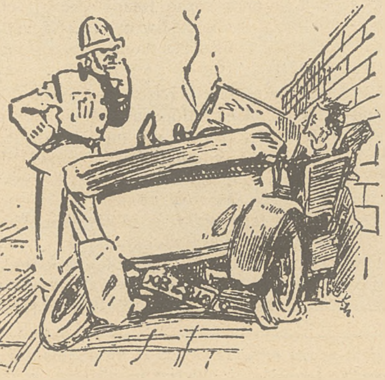
— Czasami mam wrażenie, że jedynym powodem jej zamążpójścia był mój piękny samochód.

— Stwierdzenie to powinno być dla ciebie wielką pociechą.

— A to dlaczego?

— Byłby to dowód, że nie jest ona wcale taka głupia.

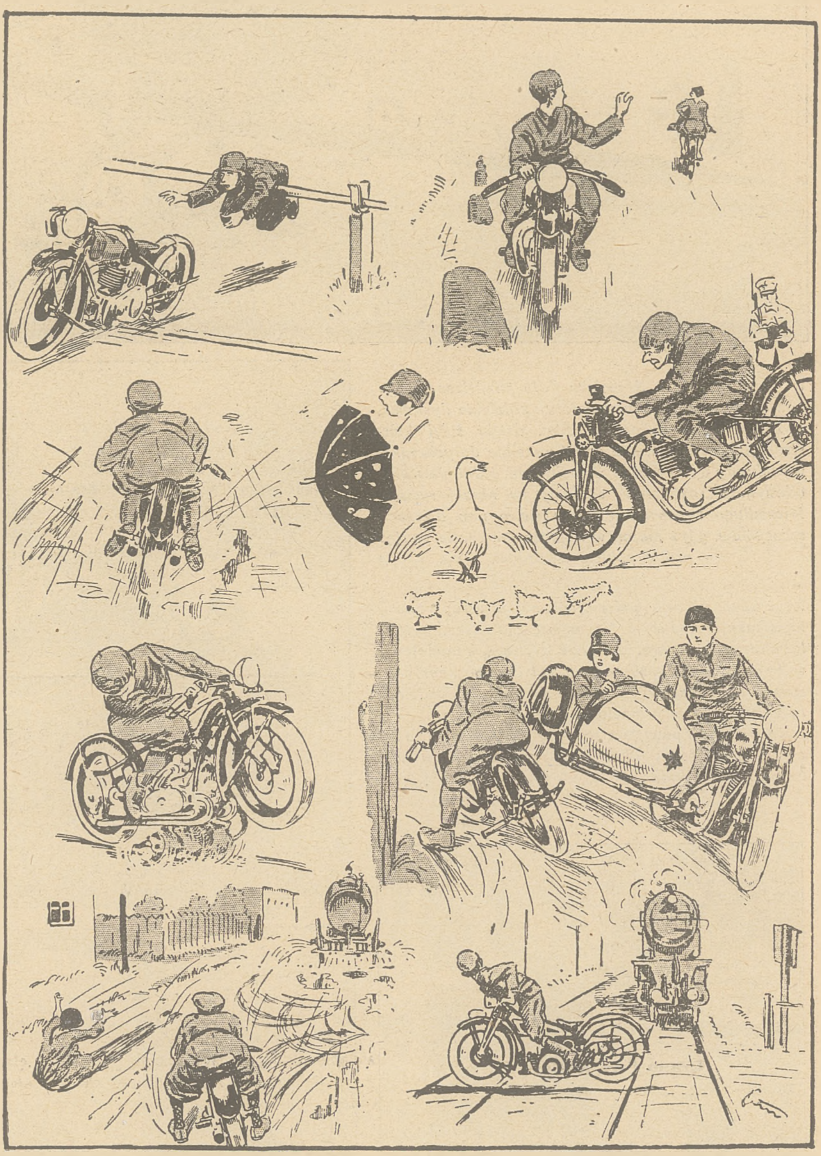
Po katastrofie



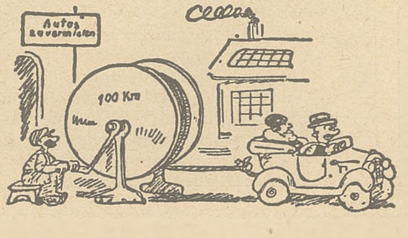
— Czy samochód ten jest pańską własnością?

— Jeżeli chodzi o ścisłość, to będzie on moją własnością dopiero w roku 1931.

„Rozkosze“ drogowe motocyklisty

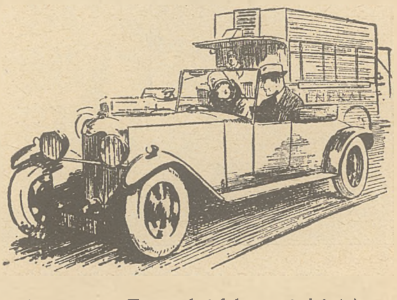


Ostrożność nie zawadzi...



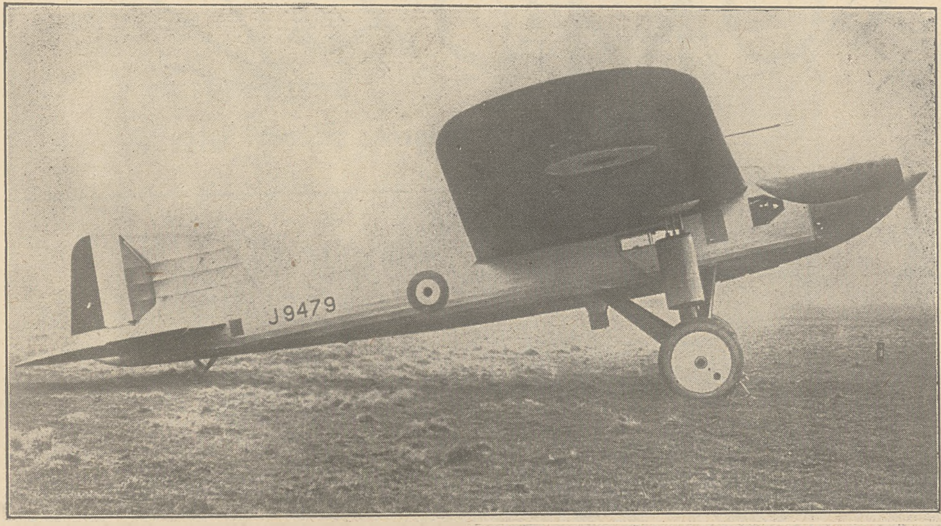
czyli: jak pewien chytry właściciel przedsiębiorstwa, wynajmującego samochody, zabezpieczył się przed „drapnięciem“ swych klientów.

Automobil-Revue.



Uczenica: — Teraz chciałabym wiedzieć jeszcze jedną rzecz. Jaki należy dać sygnał, jeżeli chcę skręcić i jeszcze nie jestem zdecydowana, czy w prawo czy też w lewo?

Rozmaitości ze świata

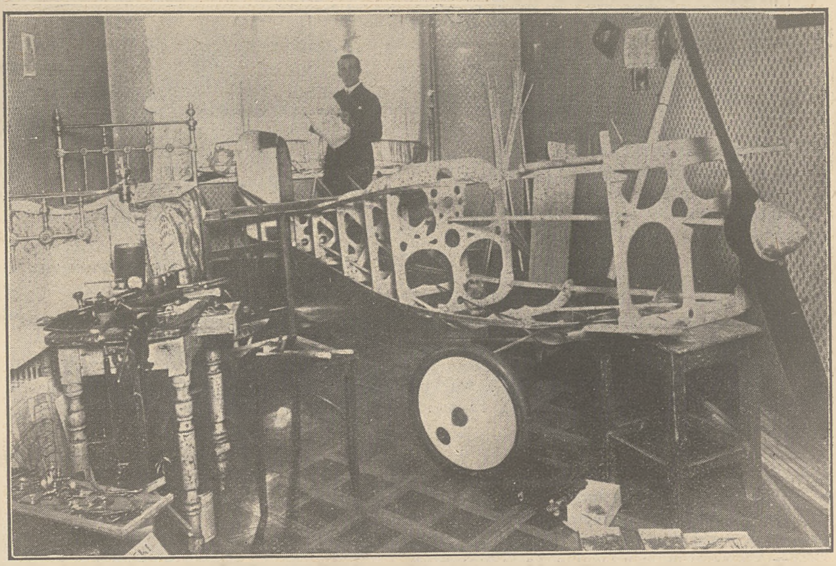


Na dole po lewej: Kapitan Einar Lundborg, bohaterski lotnik, który wsławił się swego czasu wyratowaniem generała Nobile i jego towarzyszy, przybył w tych dniach wraz z małżonką do Nowego Yorku. W porcie Amerykanie zgotowali mu owacyjne przyjęcie, przyczem powitały go delegacje: szwedzka, amerykańska i włoska. Fot. Keystone

Na dole po prawej: Straszna katastrofa zdarzyła się w ubiegłym tygodniu na szosie z Wendisch-Rietz do Silberbergu. Pod traktorem, przejeżdżającym z dwoma przyczepkami przez most nad szluzą przy Neue Muehle, załamało się ubelkowanie mostu i cały zaprzęg motorowy runął do wody. Szofer w ostatniej chwili uratował się odważnym skokiem, podczas gdy jego towarzysz, porwany w przepaść, poniósł śmierć na miejscu. Jest to w ostatnim półroczu już drugi wypadek załamania się mostu w Niemczech. Fot. Keystone

U góry po lewej: Angielska flota powietrzna przyjęła ostatnio nowy typ samolotu na dalekie dystanse, który, zdaniem rzeczoznawców, dzięki swej konstrukcji będzie w stanie pobić wszelkie dotychczasowe rekordy dystansowe. Samolot ten, jednopłatowiec olbrzymich rozmiarów, widzimy na naszej rycinie. Niezadługo zapewne dowiemy się o nim dalszych szczegółów, gdyż ma on w najbliższym czasie podjąć próby pobicia rekordów. Fot. Scherl

W środku: Nowa polska awionetka dwuosobowa, konstrukcji p. Józefa Grzmilasa z Kalisza, byłego lotnika wojskowego, znajdzie się, po kompletnem wykończeniu i wypróbowaniu, na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu. Na rycinie widzimy konstruktora i jego dzieło podczas montażu w... sypialni. Zdjęcie powyższe jest ciekawym dokumentem charakteryzującym dobitnie warunki, w jakich pracują nasi konstruktorzy. Fot. Engel — Kalisz







Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50. przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.